II

(Neleģislatīvi akti)

LĒMUMI

Saturs

1. Procedūra 5

2. Pasākumu, uz kuriem attiecas izmeklēšana, pamatinformācija un apraksts 7

2.1. Vispārīgs situācijas apraksts 7

2.1.1. Sākotnējās konvencijas 7

2.1.2. Sākotnējo konvenciju pagarināšana 7

2.1.3. *Siremar* privatizācija un jaunās konvencijas parakstīšana 8

2.2. Pasākumi, uz kuriem attiecas 2011. un 2012. gada lēmumu darbības joma 9

2.3. Pasākumu, uz kuriem attiecas šis lēmums, sīks apraksts 9

2.3.1. Sākotnējās starp valsti un *Siremar* noslēgtās konvencijas pagarināšana 9

2.3.2. *Siremar* glābšanas atbalsta nelikumīga pagarināšana 12

2.3.3. *Siremar* privatizācija, pretgarantija un *CdI* kapitāla palielināšana 13

2.3.4. Jaunā konvencija 20

2.3.5. Pietauvošanās prioritāte 22

2.3.6. Pasākumi, kas noteikti 2010. gada likumā 22

2.4. Pārkāpuma procedūra Nr. 2007/4609 22

3. Procedūras sākšanas un paplašināšanas pamatojums 25

3.1. Sākotnējās starp valsti un *Siremar* noslēgtās konvencijas pagarināšana 25

3.1.1. Atbilstība *Altmark* kritērijiem un atbalsta esība 25

3.1.2. Saderība 26

3.2. *Siremar* glābšanas atbalsta nelikumīga pagarināšana 26

3.3. *Siremar* privatizācija, pretgarantija un *CdI* kapitāla palielināšana 26

3.3.1. *Siremar* privatizācija 26

3.3.2. Pretgarantija 27

3.3.3. *CdI* kapitāla palielināšana 27

3.3.4. Saderība 27

3.4. Jaunā konvencija starp Itālijas valsti un *CdI* 27

3.5. Pietauvošanās prioritāte 28

3.6. Pasākumi, kas noteikti 2010. gada likumā 28

4. Itālijas piezīmes 28

4.1. Par sabiedrisko pakalpojumu saistībām un konkurences vidi 28

4.2. Par iespējamo *Siremar* glābšanas atbalsta nelikumīgo pagarināšanu 29

4.3. Par *Siremar* darbības filiāles privatizāciju 30

4.3.1. Par procedūras pārredzamo un nediskriminējošo raksturu 30

4.3.2. Par to aktīvu pārdošanu, kas neietilpst *Siremar* darbības filiāles darbības jomā 30

4.3.3. Par *Siremar* darbības filiāles aktīvu sasaistīšanu ar jaunu konvenciju 31

4.3.4. Par neatkarīgā eksperta iecelšanu 31

4.3.5. Par procedūras pārredzamību 31

4.3.6. Par pirmo un otro *Ecorys* ziņojumu 31

4.3.7. Par valsts tiesvedību un galīgo piešķiršanu *SNS* 32

4.4. Par jaunās konvencijas atbilstību *Altmark* kritērijiem 33

4.5. Par 6,5 % riska prēmiju, kas noteikta *CIPE* direktīvā un piemērojama kopš 2010. gada 33

4.6. Par jaunās konvencijas atbilstību 2011. gada VTNP lēmumam 34

4.7. Par pretgarantiju 34

4.8. Par pietauvošanās prioritāti . . . 35

4.9. Par pasākumiem, kas noteikti 2010. gada likumā . . . 35

4.10. Par saimnieciskās pēctecības neesību starp *Siremar*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, un *CdI* 36

5. Ieinteresēto personu izteiktās piezīmes . . . 37

5.1. *Siremar*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, piezīmes . . . 37

5.1.1. Par pārkāpuma procedūru Nr. 2007/4609 . . . 37

5.1.2. Par sākotnējās konvencijas pagarināšanu . . . 37

5.1.3. Par iespējamo *Siremar* glābšanas atbalsta nelikumīgo pagarināšanu . . . 38

5.1.4. Par jauno konvenciju . . . 39

5.1.5. Par *Siremar* privatizāciju un pretgarantiju . . . 39

5.1.6. Par saimnieciskās pēctecības neesību starp *Siremar*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, un *CdI* 40

5.1.7. Papildus iesniegtais *CdS* lēmums par pretgarantiju . . . 41

5.2. *SNS* piezīmes . . . 41

5.2.1. Pirmais iesniegums . . . 41

5.2.2. Otrais iesniegums . . . 41

5.2.3. Trešais iesniegums . . . 42

5.3. *Pan Med* piezīmes . . . 43

5.4. *Grandi Navi Veloci* piezīmes . . . 44

5.5. Lipāri mēra vēstule . . . 45

6. *Compagnia delle Isole* iesniegumi . . . 45

6.1. Pirmais iesniegums . . . 45

6.2. Otrais iesniegums . . . 46

6.3. Trešais iesniegums . . . 46

7. Itālijas piezīmes par ieinteresēto personu piezīmēm un iesniegumiem . . . 47

8. Novērtējums . . . 47

8.1. Atbalsta esība LESD 107. panta 1. punkta nozīmē . . . 47

8.1.1. Sākotnējās starp *Siremar* un Itāliju noslēgtās konvencijas pagarināšana . . . 48

8.1.2. *Siremar* glābšanas atbalsta nelikumīga pagarināšana . . . 50

8.1.3. Jaunās konvencijas apvienojumā ar *Siremar* darbības filiāli un pietauvošanās prioritāti piešķiršana *SNS*, *CdI* kapitāla palielināšana un pretgarantija . . . 51

8.1.4. Pasākumi, kas noteikti 2010. gada likumā . . . 71

8.1.5. Secinājums par atbalsta esību . . . 73

8.2. Atbalsta likumība . . . 74

8.3. Atbalsta saderība . . . 74

8.3.1. Sākotnējās starp valsti un *Siremar* noslēgtās konvencijas pagarināšana . . . 74

8.3.2. Siremar glābšanas atbalsta nelikumīga pagarināšana . . . 83

8.3.3. Fiskālie atbrīvojumi, kas saistīti ar privatizācijas procesu . . . 84

8.3.4. Secinājums par atbalsta saderību . . . 84

8.4. Atbilde uz *CdI* iesniegumiem . . . 85

9. Secinājums . . . 85

10. Atgūšana . . . 86

11. Saimnieciskā pēctecība . . . 87

11.1. Nodošanas tvērums . . . 87

11.2. Transfertcena . . . 88

11.3. Īpašnieku identitāte . . . 89

11.4. Nodošanas laiks . . . 89

11.5. Nodošanas ekonomiskais pamatojums . . . 89

11.6. Secinājums par saimniecisko pēctecību starp *Siremar*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, un *SNS* . . . 90

KOMISIJAS LĒMUMS (ES) 2022/448

(2021. gada 17. jūnijs)

par pasākumiem SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN), ko īstenojusi Itālija attiecībā uz *Siremar* un tā iegādātāju *Società Navigazione Siciliana*

(izziņots ar dokumenta numuru C(2022) 4268)

(Autentisks ir tikai teksts itāļu valodā)

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 108. panta 2. punkta pirmo daļu,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Ekonomikas zonu un jo īpaši tā 62. panta 1. punkta a) apakšpunktu,

pēc uzaicinājuma ieinteresētajām personām iesniegt piezīmes saskaņā ar iepriekš minētajiem noteikumiem ([1]) un ņemot vērā iesniegtās piezīmes,

tā kā:

1. PROCEDŪRA

(1) Komisija 1999. gada 6. augustā nolēma sākt Līguma par Eiropas Savienības darbību ("LESD") 108. panta 2. punktā noteikto procedūru attiecībā uz atbalstu, kas izmaksāts, pamatojoties uz sākotnējiem sabiedrisko pakalpojumu līgumiem ("sākotnējām konvencijām"), sešiem uzņēmumiem, kas tolaik veidoja *Tirrenia* grupu ([2]).

(2) Izmeklēšanas laikā Itālijas iestādes pieprasīja *Tirrenia* grupas lietas izskatīšanu sadalīt pa daļām, lai prioritārā kārtā varētu nonākt pie galīgā lēmuma vienīgi par uzņēmumu *Tirrenia di Navigazione* ("*Tirrenia*"). Šis lūgums tika pamatots ar Itālijas iestāžu plānu privatizēt grupu, sākot ar *Tirrenia*, un to nodomu paātrināt procesu attiecībā uz minēto uzņēmumu.

(3) Komisija apmierināja Itālijas iestāžu lūgumu un ar Komisijas Lēmumu 2001/851/EK ([3]) slēdza procedūru, kas bija sākta attiecībā uz atbalsta piešķiršanu *Tirrenia* ("2001. gada lēmums"). Atbalsts tika atzīts par saderīgu, ievērojot noteiktas Itālijas iestāžu saistības.

(4) Ar Komisijas Lēmumu 2005/163/EK ([4]) ("2004. gada lēmums") Komisija pasludināja kompensāciju, kas bija piešķirta *Tirrenia* grupas uzņēmumiem, izņemot *Tirrenia* ([5]), par daļēji saderīgu ar iekšējo tirgu, par daļēji saderīgu ar nosacījumu, ka Itālijas iestādes ievēro noteiktas saistības, un par daļēji nesaderīgu ar iekšējo tirgu. Lēmums bija balstīts uz datiem, kas aptver laikposmu no 1992. līdz 2001. gadam, un ietvēra nosacījumus, lai nodrošinātu kompensācijas saderību visā sākotnējo konvenciju darbības laikā (t. i., līdz 2008. gadam).

(5) Ar 2009. gada 4. marta spriedumu lietās T-265/04, T-292/04 un T-504/04 ([6]) ("2009. gada spriedums") Vispārējā tiesa atcēla 2004. gada lēmumu.

(6) Komisija 2011. gada 5. oktobrī sāka jaunu formālu izmeklēšanas procedūru par dažādiem papildu pasākumiem, ko noteikusi Itālija par labu bijušās *Tirrenia* grupas uzņēmumiem ("2011. gada lēmums"). Izmeklēšana attiecās cita starpā uz kompensācijām, kas piešķirtas *Siremar – Sicilia Regionale Marittima* ("*Siremar*") par pakalpojumu sniegšanu vairākos jūras maršrutos no 2009. gada 1. janvāra, un *Siremar* darbības filiāles privatizācijas procesu (sk. 2.3.3. iedaļu).

(7) 2011. gada lēmumu publicēja *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* ([7]). Komisija aicināja ieinteresētās personas iesniegt savas piezīmes par izmeklēšanā aplūkotajiem pasākumiem.

([1]) OV C 28, 1.2.2012., 18. lpp., un OV C 84, 22.3.2013., 58. lpp.
([2]) OV C 306, 23.10.1999., 2. lpp. Bijušās *Tirrenia* grupas sastāvā bija uzņēmumi *Tirrenia di Navigazione S.p.A.*, *Adriatica S.p.A.*, *Caremar – Campania Regionale Maritima S.p.A.*, *Saremar – Sardegna Regionale Marittima S.p.A.*, *Siremar – Sicilia Regionale Marittima S.p.A.* un *Toremar – Toscana Regionale Marittima S.p.A.*
([3]) Komisijas Lēmums 2001/851/EK (2001. gada 21. jūnijs) par Itālijas sniegto valsts atbalstu jūras kompānijai *Tirrenia di Navigazione* (OV L 318, 4.12.2001., 9. lpp.).
([4]) Komisijas Lēmums 2005/163/EK (2004. gada 16. marts) par valsts atbalstu, ko Itālija piešķir kuģošanas sabiedrībām *Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar* un *Toremar* (*Tirrenia* grupa) (OV L 53, 26.2.2005., 29. lpp.).
([5]) Konkrēti: *Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar* un *Toremar*.
([6]) Apvienotās lietas *Tirrenia di Navigazione*/Komisija T-265/04, T-292/04 un T-504/04, ECLI:EU:T:2009:48.
([7]) OV C 28, 1.2.2012., 18. lpp.

(8) Itālija savu atbildi uz 2011. gada lēmumu iesniedza 2011. gada 15. novembra vēstulē. Saistībā ar pasākumiem, uz kuriem attiecas šis lēmums, Komisija saņēma piezīmes arī no *Società Navigazione Siciliana S.p.A.* (*"SNS"*), *Pan Med Lines S.r.l.* (*"Pan Med"*) un *Grandi Navi Veloci S.p.A.* (*"GNV"*) (sk. 5. iedaļu). Komisija tās pārsūtīja Itālijai, dodot tai iespēju atbildēt.

(9) Itālijas iestādes 2012. gada 10. janvārī, iespējams, juridiskās noteiktības labad, oficiāli paziņoja Komisijai par sabiedrisko pakalpojumu līgumu ("konvencijas") projektiem, kurus ikvienam nākamajam *Tirrenia* un *Siremar* darbības filiāļu iegādātājam bija jāparaksta un uz kuru pamata tiktu izmaksāta kompensācija par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu.

(10) Komisija 2012. gada 7. novembrī paplašināja izmeklēšanas procedūru cita starpā attiecībā uz i) *Siremar* piešķirtā glābšanas atbalsta nelikumīgu pagarināšanu, ii) iespējamo atbalstu *Compagnia delle Isole* (*"CdI"*), kas ir *Siremar* filiāles pirmais iegādātājs, saistībā ar šīs filiāles privatizāciju un iii) kompensācijas par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu, kas jāmaksā *CdI* saskaņā ar jauno konvenciju, kas noslēgta ar Itālijas valsti. Komisija 2012. gada 19. decembrī pieņēma minētā lēmuma grozītu versiju ([8]) ("2012. gada lēmums"; ja tas ir minēts kopā ar 2011. gada lēmumu, "2011. un 2012. gada lēmumi").

(11) 2012. gada lēmumu publicēja *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* ([9]). Komisija aicināja ieinteresētās personas iesniegt savas piezīmes par izmeklēšanā aplūkotajiem pasākumiem.

(12) Itālija savu atbildi uz 2012. gada lēmumu iesniedza 2012. gada 7. un 13. decembra vēstulē. Par pasākumiem, uz kuriem attiecas šis lēmums, Komisija saņēma piezīmes no *Pan Med Lines S.r.l.* (*"Pan Med"*), *Siremar*, *SNS* un *CdI* (sk. 5. un 6. iedaļu). Komisija tās pārsūtīja Itālijai, dodot tai iespēju atbildēt.

(13) Komisija 2012. gada 5. oktobrī nolīga *Ecorys Netherlands BV* (*"Ecorys"*), lai tas, pamatojoties uz diviem alternatīviem scenārijiem, sniegtu aplēsi par pārdodamo attiecīgo *Siremar* aktīvu tirgus vērtību (sk. 2.3.3.7. iedaļu). *Ecorys* 2013. gada 4. septembrī iesniedza savu galīgo ziņojumu ("pirmais *Ecorys* ziņojums"). Komisija 2013. gada 27. septembrī nosūtīja minēto ziņojumu Itālijai. Komisija 2013. gada 18. novembrī pēc Itālijas iestāžu pieprasījuma iesniedza *Ecorys* ziņojuma tulkojumu itāļu valodā. Itālija 2013. gada 17. decembrī iesniedza savas piezīmes, tostarp tās neatkarīgā eksperta *Banca Profilo S.p.A.* pretnovērtējumu.

(14) Komisija 2013. gada 24. jūnijā nosūtīja vēstuli vairākiem uzņēmumiem, kas darbojas jūrniecības nozarē, lūdzot brīvprātīgi sniegt detalizētu informāciju par maršrutiem, kuros laikposmā no 2009. līdz 2012. gadam pakalpojumus sniedza *Siremar*, un tā privatizācijas nosacījumiem. Atbildēja vienīgi *CdI*, kas tajā laikā īstenoja jauno konvenciju.

(15) Ar 2014. gada 22. janvāra Komisijas Lēmumu (ES) 2018/261 ([10]) ("2014. gada lēmums") Komisija slēdza formālo izmeklēšanas procedūru attiecībā uz konkrētiem pasākumiem, ko bija noteicis Sardīnijas reģions par labu *Saremar* (sk. 36. apsvērumu).

(16) Komisijas dienesti 2014. gada 15. oktobrī tikās ar *Siremar* un Itālijas iestāžu pārstāvjiem. Turklāt 2014. gada 23. oktobrī Komisijas dienesti tikās arī ar *CdI* un Itālijas iestāžu pārstāvjiem. Pēc pēdējās sanāksmes *CdI* 2014. gada 30. oktobrī sniedza Komisijai papildu informāciju.

(17) Attiecībā uz *Siremar* Komisija 2012. gada 30. janvāra, 16. marta, 1. augusta un 22. novembra, 2013. gada 12. aprīļa, 12. jūnija, 27. jūnija un 11. jūlija, 2014. gada 29. jūlija, 6. novembra, 2015. gada 16. oktobra, 2018. gada 25. janvāra, 29. marta un 31. augusta, 2019. gada 18. marta un 16. oktobra, 2020. gada 31. jūlija un 29. oktobra vēstulēs pieprasīja Itālijai sniegt papildu informāciju.

(18) Attiecībā uz *Siremar* Itālija sniedza papildu informāciju 2012. gada 28. marta, 5. oktobra un 23. oktobra, 2013. gada 13. maija un 8. augusta, 2014. gada 19. septembra, 20. novembra un 12. decembra, 2015. gada 12. februāra un 13. novembra, 2016. gada 18. aprīļa, 2017. gada 2. augusta, 2018. gada 26. aprīļa un 31. maija, 2019. gada 29. maija un 26. jūlija, 2020. gada 3. un 24. janvāra, 2021. gada 8. februāra un 11. marta vēstulēs ([11]).

([8]) Visi grozījumi attiecās uz pasākumiem par labu *Saremar*.
([9]) OV C 84, 22.3.2013., 58. lpp.
([10]) Komisijas Lēmums (ES) 2018/261 (2014. gada 22. janvāris) par pasākumiem SA.32014 (2011/C), SA.32015 (2011/C), SA.32016 (2011/C), ko īstenojis Sardīnijas reģions par labu *Saremar* (OV L 49, 22.2.2018., 22. lpp.).
([11]) 2019. un 2020. gadā starp Komisiju un Itāliju notika vairākas papildu neformālas informācijas apmaiņas, piemēram, e-pasta ziņojumi un konferences zvani.

(19) Ar Komisijas 2020. gada 2. marta Lēmumu (ES) 2020/1411 ([12]) Komisija pabeidza izmeklēšanu par *Tirrenia* grupas uzņēmumiem, izņemot *Tirrenia*, tostarp *Siremar*, attiecībā uz laikposmu no 1992. līdz 2008. gadam ("2020. gada lēmums par *Tirrenia* grupu"). Komisija secināja, ka atbalsts, kas piešķirts jūras kabotāžas transporta pakalpojumu sniegšanai, ir pastāvošs atbalsts, bet atbalsts, kas piešķirts starptautisko jūras transporta pakalpojumu sniegšanai, ir saderīgs ar 2011. gada nostādnēm par vispārējas tautsaimnieciskas nozīmes pakalpojumiem ("2011. gada VTNP nostādnes") ([13]).

(20) Ar Komisijas 2020. gada 2. marta Lēmumu (ES) 2020/1412 ([14]) Komisija slēdza formālo izmeklēšanas procedūru attiecībā uz pasākumiem, kas piešķirti *Tirrenia* un tā iegādātājam *CIN* laikposmā no 2009. līdz 2020. gadam ("2020. gada lēmums par *Tirrenia*/*CIN*").

(21) Šis lēmums attiecas uz visiem iespējamiem atbalsta pasākumiem *Siremar*, *CdI* un *SNS*, kā norādīts 36. un 37. apsvērumā un kā noteikts 2011. un 2012. gada lēmumos, kā arī iespējamo atbalstu, kas piešķirts *Unicredit* pretgarantijas veidā (sk. 2.3.3.5. un 3.3.2. iedaļu). Komisija atsevišķos lēmumos izskatīs visus lietās SA.32014, SA.32015 un SA.32016 atlikušos pasākumus, uz kuriem attiecas minētie lēmumi. Šie atlikušie pasākumi jo īpaši attiecas uz citiem bijušās *Tirrenia* grupas uzņēmumiem (t. i., *Caremar*, *Laziomar*, *Saremar* un *Toremar*).

2. PASĀKUMU, UZ KURIEM ATTIECAS IZMEKLĒŠANA, PAMATINFORMĀCIJA UN APRAKSTS

2.1. Vispārīgs situācijas apraksts

2.1.1. *Sākotnējās konvencijas*

(22) *Tirrenia* grupa sākotnēji piederēja Itālijas valstij ar uzņēmuma *Finanziaria per i Settori Industriale e dei Servizi S.p.A* ("*Fintecna*") ([15]) starpniecību, un tajā bija iekļauti seši uzņēmumi, proti, *Tirrenia, Adriatica, Caremar, Saremar, Siremar* un *Toremar*. Minētie uzņēmumi sniedza jūras transporta pakalpojumus saskaņā ar atsevišķiem sabiedrisko pakalpojumu līgumiem, kurus noslēdza ar Itālijas valsti 1991. gadā un kuri bija spēkā divdesmit gadus no 1989. gada janvāra līdz 2008. gada decembrim ("sākotnējās konvencijas"). *Fintecna* turējumā bija 100 % *Tirrenia* akciju kapitāla. Uzņēmumam *Tirrenia* pilnībā piederēja *Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar* un *Toremar* (kopā "reģionālie uzņēmumi"). *Adriatica*, kas sniedza pakalpojumus vairākos maršrutos starp Itāliju un Albāniju, Horvātiju, Grieķiju un Melnkalni, 2004. gadā tika apvienots ar *Tirrenia*.

(23) Minēto sabiedrisko pakalpojumu līgumu mērķis bija garantēt jūras transporta pakalpojumu, no kuriem lielākā daļa savieno Itālijas kontinentālo daļu ar Sicīliju, Sardīniju un citām mazākām Itālijas salām, regularitāti un uzticamību. Šajā nolūkā Itālijas valsts piešķīra finansiālu atbalstu subsīdiju veidā, kuras izmaksāja tieši katram no *Tirrenia* grupas uzņēmumiem.

(24) *Siremar*, kas pilnībā piederēja *Tirrenia*, sniedza pakalpojumus vairākos jūras kabotāžas maršrutos – gan tādos, kas savieno Sicīliju ar vairākām mazākām kaimiņsalām, gan tādos, kas savieno Milaco un Neapoli. Konkrētie maršruti ir aprakstīti 41. apsvērumā.

2.1.2. *Sākotnējo konvenciju pagarināšana*

(25) Sākotnējās konvencijas, tostarp tās, kas attiecas uz *Siremar*, tika pagarinātas trīs reizes.

(26) Pirmkārt, ar 26. pantu 2008. gada 30. decembra Dekrētlikumā Nr. 207 ("Dekrētlikums 207/2008"), kas pārveidots par 2009. gada 27. februāra Likumu Nr. 14, tika noteikts sākotnējo konvenciju sākotnējā termiņa, kas bija 2008. gada 31. decembris, pagarinājums līdz 2009. gada 31. decembrim.

([12]) Komisijas Lēmums (ES) 2020/1411 (2020. gada 2. marts) par valsts atbalstu Nr. C 64/99 (ex NN 68/99), ko Itālija ir sniegusi kuģošanas sabiedrībām *Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar* un *Toremar* (*Tirrenia* grupa) (OV L 332, 12.10.2020., 1. lpp.).

([13]) Komisijas paziņojums "Eiropas Savienības nostādnes par valsts atbalstu, ko piešķir kā kompensāciju par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu" (OV C 8, 11.1.2012., 15. lpp.).

([14]) Komisijas Lēmums (ES) 2020/1412 (2020. gada 2. marts) par pasākumiem SA.32014, SA.32015, SA.32016 (11/C) (ex 11/NN), ko īstenojusi Itālija attiecībā uz *Tirrenia di Navigazione* un tā iegādātāju *Compagnia Italiana di Navigazione* (OV L 332, 12.10.2020., 45. lpp.).

([15]) *Fintecna* pilnībā pieder Ekonomikas un finanšu ministrijai ("Ekonomikas ministrija") un ir specializējies akciju daļu un privatizācijas procesos, kā arī darbā ar projektiem, kuru mērķis ir racionalizēt un pārstrukturēt uzņēmumus, kam ir rūpnieciskas, finansiālas vai organizatoriskas grūtības.

(27) Otrkārt, 19.*ter* pantā 2009. gada 25. septembra Dekrētlikumā Nr. 135 ("Dekrētlikums 135/2009"), kas pārveidots par 2009. gada 20. novembra Likumu Nr. 166 ("2009. gada likums"), tika noteikts, ka, ņemot vērā *Tirrenia* grupas uzņēmumu privatizāciju, reģionālo uzņēmumu, izņemot *Siremar*, akcijas tiek nodotas no mātesuzņēmuma *Tirrenia* šādi:

a) no *Caremar* Kampānijas reģionam. Pēc tam Kampānijas reģions nodeva Lacio reģionam darbību turpinošu uzņēmumu, kas nodrošināja transporta savienojumus ar Poncas salu arhipelāgu (tā izveidojot *Laziomar*) ([16]);

b) no *Saremar* Sardīnijas reģionam;

c) no *Toremar* Toskānas reģionam.

(28) 2009. gada likumā arī tika noteikts, ka Itālijas valstij un *Tirrenia* un *Siremar* būtu jāvienojas par jaunajām "konvencijām" līdz 2009. gada 31. decembrim. Līdzīgi reģionālie pakalpojumi būtu jāiekļauj jaunos "sabiedrisko pakalpojumu līgumos", par kuriem *Saremar*, *Toremar* un *Caremar* jāvienojas ar attiecīgajām reģionālajām iestādēm līdz 2009. gada 31. decembrim (ar Sardīniju un Toskānu) un 2010. gada 28. februārim (ar Kampāniju un Lacio). Par jaunajām konvencijām vai sabiedrisko pakalpojumu līgumiem izsludina konkursu kopā ar pašiem uzņēmumiem. Pēc tam šo uzņēmumu jaunie īpašnieki paraksta attiecīgo konvenciju vai sabiedrisko pakalpojumu līgumu ([17]).

(29) Šajā nolūkā ar 2009. gada likumu sākotnējās konvencijas, tostarp konvencija, kas attiecas uz *Siremar*, tika vēlreiz pagarinātas no 2010. gada 1. janvāra līdz 2010. gada 30. septembrim.

(30) 2009. gada likumā arī tika noteikta fiksēta maksimālā gada summa kompensācijai par pakalpojumu sniegšanu no 2010. gada (saskaņā ar sākotnējo konvenciju pagarinājumu, kā arī saskaņā ar jaunajām konvencijām un sabiedrisko pakalpojumu līgumiem) par kopējo summu 184 942 251 EUR šādi:

Uzņēmums	Maksimālā ikgadējā kompensācija
Tirrenia	72 685 642 EUR
Siremar	55 694 895 EUR
Saremar	13 686 441 EUR
Toremar	13 005 441 EUR
Caremar	29 869 832 EUR ([18])

1. tabula. Kompensācijas maksimālās summas no 2010. gada

(31) Visbeidzot, ar 2010. gada 1. oktobra Likumu Nr. 163 ("2010. gada likums"), ar ko pārveido 2010. gada 5. augusta Dekrētlikumu Nr. 125 ("Dekrētlikums 125/2010"), tika noteikts sākotnējo konvenciju, tostarp konvencijas, kas attiecas uz *Siremar*, nākamais pagarinājums no 2010. gada 1. oktobra līdz *Tirrenia* un *Siremar* privatizācijas procesu pabeigšanai.

2.1.3. *Siremar privatizācija un jaunās konvencijas parakstīšana*

(32) 2010. gada oktobrī tika sākta konkursa procedūra, lai atrastu pircēju *Siremar* darbības filiālei (sk. 2.3.3. iedaļu). Šajā saistībā tiek sniegta atsauce uz *Siremar* darbības filiāli, nevis *Siremar*, jo konkursa procedūra attiecās tikai uz tiem aktīviem un līgumiem, kas nepieciešami, lai izpildītu sabiedrisko pakalpojumu saistības ([19]), kuras noteiktas jaunā konvencijā, kas jānoslēdz ar iegādātāju. Tāpēc tiek sniegta atsauce uz "*Siremar* darbības filiāli", nevis vienkārši "*Siremar*". Atlikušie *Siremar* aktīvi, piemēram, ātrgaitas kuģis "*Guizzo*", ko izmantoja citiem mērķiem,

([16]) Šī nodošana tika formalizēta 2011. gada 1. jūnijā.
([17]) Dekrētlikuma 135/2009 19.*ter* panta 10. punkts.
([18]) Šī summa tika sadalīta šādi: 19 839 226 EUR, kas piešķirti no Kampānijas, un 10 030 606 EUR, kas piešķirti no Lacio.
([19]) Visā šajā lēmumā jēdziens "sabiedrisko pakalpojumu saistības" ir jāsaprot vispārīgi, neinterpretējot to Jūras kabotāžas regulas 2. un 4. panta (sk. 61. zemsvītras piezīmi) un Jūrniecības pamatnostādņu 9. iedaļas īpašajā nozīmē (sk. 110. zemsvītras piezīmi), t. i., kā sabiedrisko pakalpojumu saistības, kas ir sabiedrisko pakalpojumu līgumu alternatīva, t. i., bez valsts atlīdzības. Patiešām, Komisija norāda, ka sabiedrisko pakalpojumu saistības, kas uzliktas *Siremar*, *CdI* vai *SNS*, paredzēja valsts atlīdzību.

bija jāpārdod saskaņā ar atsevišķām procedūrām. Turklāt pēc pārdošanas pircējam netika nodoti parādi, ko *Siremar* uzkrājis līdz pārdošanas datumam. Pagaidām *Siremar*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, turpina pastāvēt kā atsevišķs subjekts, lai gan galvenais mērķis ir to likvidēt pēc tam, kad būs veiktas atmaksas kreditoriem.

(33) Pēc veiksmīga piedāvājuma konkursa procedūrā *CdI* 2011. gada 20. oktobrī parakstīja līgumu par *Siremar* darbības filiāles iegādi. Pēc tam – 2012. gada 30. jūlijā – Itālija un *CdI* parakstīja jauno konvenciju par jūras pakalpojumu sniegšanu. Uz šā pamata 2012. gada 31. jūlijā Itālijas valsts īpašumtiesības uz *Siremar* darbības filiāli tika nodotas *CdI*.

(34) Tomēr *SNS* – otrs uzņēmums, kas bija iesniedzis piedāvājumu attiecībā uz *Siremar* darbības filiāli, – apstrīdēja nodošanu Itālijas administratīvajās tiesās, kuras galu galā lēma, ka konkursa procedūra ir daļēji jāpārveido, neļaujot *CdI* iesniegt jaunus piedāvājumus (sk. 93.–100. apsvērumu). Tādējādi pēc iepriekš iesniegtā piedāvājuma apstiprināšanas *SNS* uzvarēja atjaunotajā konkursa procedūrā, pārņemot *Siremar* darbības filiāli un 2016. gada 11. aprīlī parakstot jauno konvenciju ar Itāliju.

(35) Kopš tā laika *SNS* sniedz pakalpojumus maršrutos, uz kuriem attiecas jaunā konvencija, savukārt *Siremar*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, un *CdI* tiek likvidēti.

2.2. **Pasākumi, uz kuriem attiecas 2011. un 2012. gada lēmumu darbības joma**

(36) Formālajā izmeklēšanas procedūrā, kas sākta ar 2011. un 2012. gada lēmumiem, tika novērtēti šādi pasākumi (sk. arī 3. iedaļu):

1) kompensācija par VTNP sniegšanu atbilstoši sākotnējo konvenciju pagarinājumam (1. pasākums);

2) *Tirrenia* un *Siremar* glābšanas atbalsta nelikumīga pagarināšana (2. pasākums);

3) bijušās *Tirrenia* grupas uzņēmumu privatizācija ([20]) (3. pasākums);

4) kompensācija, kas samaksāta par VTNP sniegšanu saskaņā ar turpmākajām konvencijām / sabiedrisko pakalpojumu līgumiem (4. pasākums);

5) pietauvošanās prioritāte (5. pasākums);

6) pasākumi, kas noteikti 2010. gada likumā (6. pasākums);

7) pieci papildu pasākumi, ko noteicis Sardīnijas reģions par labu *Saremar* (7. pasākums) ([21]).

2.3. **Pasākumu, uz kuriem attiecas šis lēmums, sīks apraksts**

(37) Šis lēmums attiecas vienīgi uz 36. apsvērumā minēto 1.–6. pasākumu, ciktāl tajos ir iesaistīts *Siremar*, *CdI* vai *SNS*. Šie pasākumi ir sīkāk aprakstīti turpmākajās iedaļās.

2.3.1. *Sākotnējās starp valsti un Siremar noslēgtās konvencijas pagarināšana*

2.3.1.1. Sabiedrisko pakalpojumu saistības

(38) Ar *Siremar* noslēgtās sākotnējās konvencijas 1. pantā bija paredzēti piecgades plāni, kuros sīki jāapraksta apkalpojamās ostas, izmantojamo kuģu veidi un vajadzīgais pakalpojuma biežums. Ar *Siremar* noslēgtajā sākotnējā konvencijā tika veikti grozījumi 1994. un 1995. gadā.

(39) Pirmo piecgades plānu (laikposmam no 1990. līdz 1994. gadam) apstiprināja ar 1990. gada 29. maija ministra dekrētu un piemēroja ar atpakaļejošu spēku no 1990. gada 1. janvāra. Otrajā plānā, kas ietver laikposmu no 1995. līdz 1999. gadam un ko apstiprināja ar 1996. gada 14. maija ministra dekrētu, maršruti un reisu biežums tika atstāti būtībā nemainīti.

(40) Attiecībā uz 2000.–2004. gadu un 2005.–2008. gadu oficiāli netika pieņemts neviens piecgades plāns saistībā ar *Siremar*. Tā vietā maršrutu tīkls un reisu biežums palika lielā mērā tādi paši kā laikposmā no 1999. līdz 2008. gadam. Patiešām, 2004. gada 9. marta ministriju dekrētā ("2004. gada dekrēts") bija izklāstītas ierobežotas izmaiņas attiecībā uz *Siremar* saistībā ar veco kuģu nomaiņu un jaudas palielināšanu ar tādu pašu reisu biežumu ([22]).

([20]) Tas ietver atlikto *CIN* pirkuma cenas daļas maksājumu par tā veikto *Tirrenia* darbības filiāles iegādi un vairākus iespējamus papildu atbalsta pasākumus saistībā ar *Siremar* darbības filiāles privatizāciju (piemēram, valsts pretgarantija un *CdI* kapitāla palielināšana).

([21]) 7. pasākumu novērtēja 2014. gada lēmumā, izņemot projektu *Bonus Sardo – Vacanza*.

([22]) Ar 2004. gada dekrētu tika apstiprinātas dažas izmaiņas *Tirrenia* piecgades plānā 2000.–2004. gadam, un tajā tika iekļauti noteikumi citiem *Tirrenia* grupas uzņēmumiem, tostarp *Siremar*.

(41) Pamatojoties uz pagarināto un izmainīto (attiecībā uz atsevišķiem maršrutiem) sākotnējo konvenciju, laikposmā no 2009. gada 1. janvāra līdz 2012. gada 30. jūlijam *Siremar* visu gadu sniedza pakalpojumus piecās maršrutu paketēs ar atšķirīgu reisu biežumu un laiku atkarībā no katra atsevišķa maršruta, pakalpojuma veida (prāmis vai ātrgaitas kuģis) un gada sezonas šādi:

— paketē "Milaco–Eola salas–Neapole", kas ietver Vulkāno, Lipāri, Salinas, Filikudi, Alikudi, Panarejas un Stromboli salu ("Eola salas"), kā arī Milaco pilsētu Sicīlijā un Neapoles pilsētu Kampānijā, *Siremar* sniedza gan prāmja, gan ātrgaitas kuģu pakalpojumus desmit atsevišķos maršrutos ([23]),

— 2021. gada 17. jūnijs,

— paketē "Palermo–Ustika" *Siremar* sniedza gan prāmja, gan ātrgaitas kuģu pakalpojumus divos atsevišķos maršrutos ([24]),

— paketē "Porto Empedokle–Pelageju salas", kas ietver Linosas un Lampedūzas salu ("Pelageju salas"), *Siremar* sniedza prāmju pakalpojumus vienā atsevišķā maršrutā,

— paketē "Trapāni–Pantellērija", *Siremar* sniedza prāmju pakalpojumus vienā atsevišķā maršrutā.

2.3.1.2. Budžets un ilgums

(42) Turpmāk tabulā ir norādīta ikgadējā kompensācija, kas piešķirta *Siremar* par laikposmu no 2009. gada līdz 2012. gada jūlijam.

Gads	Kompensācija
2009	67 009 405 EUR
2010	55 694 895 EUR
2011	55 694 895 EUR
2012	32 348 816 EUR (janvāris–jūlijs) ([25])

2. tabula. Kompensācija 2009.–2012. gadā (EUR)

(43) Sākotnējā konvencija (grozīta 1994. gadā) paredz izmaksāt ikgadējo kompensāciju par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu šādi: līdz katra gada 1. martam sākotnējo avansa maksājumu, kas atbilst 70 % no iepriekšējā gadā izmaksātās kompensācijas; līdz 30. jūnijam otro maksājumu, kas sedz vēl 20 %; līdz 30. novembrim pēdējo maksājumu, kas sedz attiecīgā gada kompensācijas atlikumu, pamatojoties uz nākotnes ieņēmumu un zaudējumu aprēķinu ([26]). Galīgos rezultātus pārbauda, kad uzņēmums sagatavo gada pārskatu. Ja tika konstatēts, ka *Siremar* saņēmis lielāku summu nekā sniegto pakalpojumu neto izmaksas (ieņēmumi mīnus zaudējumi), tam bija jāatmaksā starpība 15 dienu laikā pēc konta izrakstu apstiprināšanas. Pēc 2010. gada 25. novembra ar Starpministriju konferences lēmumu par ikgadējās subsīdijas izveidi saskaņā ar 11. pantu Likumā 856/1986 starp Infrastruktūras un transporta ministriju ("Transporta ministrija"), Ekonomikas ministriju un Ekonomikas attīstības ministriju ("Starpministriju konference") pārmaksāto kompensācijas summu atskaita no turpmākiem subsīdiju avansa maksājumiem.

(44) Kompensācija 2009. gadā tika aprēķināta atšķirīgi, salīdzinot ar 2010., 2011. un 2012. gadu, kā aprakstīts turpmāk.

— Kompensācija, kas piešķirta 2009. gadā

([23]) Prāmis: Milaco–Eola salas–Neapole; Milaco–Eola salu rietumi un austrumi un satiksme starp salām; Milaco–Eola salas (galvenās salas), bāze Milaco; Milaco–Eola salas (galvenās salas), bāze Lipāri. Ātrgaitas kuģis: Milaco–Eola salu rietumi un austrumi un satiksme starp salām; Milaco–Eola salas (galvenās salas) un savienojumi starp salām, bāze Milaco; satiksme starp salām, bāze Lipāri; Milaco–Eola salas un satiksme starp salām, bāze Lipāri.

([24]) Prāmis: Palermo–Ustika. Ātrgaitas kuģis: Ustika–Palermo.

([25]) Šis rādītājs ir summa, kas samaksāta *Siremar* līdz *Siremar* darbības filiāles īpašumtiesību nodošanai *CdI*. Par atlikušo 2012. gadu *CdI* tika samaksāti 23 346 079 EUR. Tādējādi kopējā kompensācija, kas samaksāta par 2012. gadu, sasniedza 55 694 895 EUR, ievērojot kompensācijas maksimālo summu, kas noteikta 2009. gada likumā.

([26]) Laikposmā no 1988. līdz 1994. gadam otrais maksājums netika veikts un atlikums bija jāsedz līdz katra gada 31. jūlijam.

(45) 1979. gada 1. jūnija Prezidenta dekrētā Nr. 501 ("Prezidenta dekrēts 501/79") ir noteikti dažādi elementi (ieņēmumi un izmaksas), ko ņem vērā, aprēķinot subsīdiju, kura maksājama uzņēmumiem, kas sniedz jūras sabiedriskos pakalpojumus. Turklāt 1986. gada 5. decembra Likumā Nr. 856 ("Likums 856/86") bija paredzētas konkrētas izmaiņas jūras sabiedrisko pakalpojumu saistību sistēmā Itālijā. Attiecībā uz savienojumiem ar lielām un mazām salām ar likuma 11. pantu tika mainīti kritēriji, ko izmanto, lai aprēķinātu kompensāciju par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu. Patiešām, subsīdija bija jāaprēķina, pamatojoties uz starpību starp ieņēmumiem un pakalpojuma izmaksām, ko noteica, atsaucoties uz vidējiem un objektīviem parametriem, un tajā bija jāiekļauj saprātīga kapitāla atdeve. Minētais pants arī nosaka, ka sabiedrisko pakalpojumu līgumos bija jāiekļauj subsidēto maršrutu saraksts, biežums un izmantojamie kuģu veidi. Subsīdijas bija jāapstiprina atbildīgajiem ministriem. Principi, kas noteikti Prezidenta dekrētā 501/79 un Likumā 856/86, bija atspoguļoti sākotnējās konvencijās.

(46) Par 2009. gadu kompensācija par VTNP sniegšanu tika aprēķināta saskaņā ar metodiku, kas noteikta sākotnējās konvencijās, kuras ir spēkā kopš 1991. gada un kuras tika pagarinātas pēc to sākotnējā termiņa beigām, t. i., 2008. gada 31. decembra. Proti, kompensācija atbilda uzkrātajiem neto zaudējumiem par pakalpojumiem, ko sniedza saskaņā ar sabiedrisko pakalpojumu režīmu, tiem pieskaitot mainīgu summu, kas atbilst kapitāla atdevei.

(47) Dažādie izmaksu elementi, kas tika ņemti vērā, lai aprēķinātu publisko iestāžu noteikto kompensāciju, bija šādi: iegādes, reklāmas un izmitināšanas izmaksas, iekraušanas, izkraušanas un manevrēšanas izmaksas, personāla izmaksas, kuģu uzturēšanas izmaksas, administratīvās izmaksas, apdrošināšanas izmaksas, nomas un izpirkumnomas izmaksas, degviela, nodokļi un amortizācijas izmaksas.

— Kompensācija, kas piešķirta 2010., 2011. un 2012. gadā

(48) No 2010. gada kompensācija par VTNP tika noteikta, piemērojot jaunu metodiku, kas noteikta 2007. gada 9. novembra *CIPE* direktīvā ([27]), kuras nosaukums ir "Kritēriji, lai noteiktu sabiedrisko pakalpojumu saistības un maksas dinamiku sabiedriskas nozīmes jūras kabotāžas nozarē" ("*CIPE* direktīva") ([28]). Saskaņā ar tās preambulu *CIPE* direktīva tika izdota, ņemot vērā to publisko uzņēmumu gaidāmo privatizāciju, kuri sniedz jūras pakalpojumus saskaņā ar sabiedrisko pakalpojumu režīmu ([29]). *CIPE* direktīvas noteikumi tika piemēroti pakalpojumiem, ko *Tirrenia* grupas uzņēmumi sniedza no 2010. gada.

(49) *CIPE* direktīvā noteiktā metode ļauj uzņēmumiem, kas sniedz jūras sabiedriskos pakalpojumus, gūt atbilstošu kapitāla atdevi. Kapitāla atdeves koeficients ("kapitāla atdeve" jeb "*ROIC*") tiek aprēķināts, pamatojoties uz vidējo svērto kapitāla cenu ("*WACC*"). Vajadzīgā pašu kapitāla atdeve ([30]) ir jāaprēķina, izmantojot kapitāla aktīvu cenu noteikšanas modeli.

(50) Pamatojoties uz minēto modeli, pašu kapitāla izmaksas tiek aprēķinātas kā i) bezriska likmes, ii) beta rādītāja (aplēses par uzņēmuma riska profilu attiecībā pret pašu kapitāla tirgu) un iii) pašu kapitāla tirgum piešķirtās pašu kapitāla riska prēmijas funkcija.

(51) Jo īpaši pašu kapitāla izmaksas tiek aprēķinātas, piemērojot prēmiju par papildu riska uzņemšanos bezriska darbību atdeves koeficientam. Šī prēmija jāaprēķina kā tirgus riska prēmija, to reizinot ar tās beta rādītāju, ar kuru mēra, cik riskanta ir konkrēta darbība attiecībā pret tirgu.

(52) Saskaņā ar *CIPE* direktīvu bezriska darbību atdeves koeficients atbilst vidējam bruto ienesīgumam no desmit gadu etalonobligācijām iepriekšējos 12 mēnešos, par kuriem ir pieejami dati.

(53) *CIPE* direktīvā ir noteikta 4 % tirgus riska prēmija. Turklāt, ja pakalpojums tiek sniegts neekskluzīvi, domājami lielākais risks, ko uzņemas uzņēmums, tiek atlīdzināts, pieskaitot tirgus riska prēmijai vēl 2,5 %.

(54) Tomēr kompensācijas summa, ko izmaksā *Siremar*, kā noteikts 2009. gada likumā, faktiski nevar pārsniegt 55 694 895 EUR gadā (sk. 30. apsvērumu). Lai gan 2009. gada likums nosaka maksimālo summu ikgadējai kompensācijai visiem *Tirrenia* uzņēmumiem par sabiedrisko pakalpojumu saistību izpildi, *CIPE* direktīvā ir ietverti arī noteikti aizsardzības pasākumi, kas ļauj minētajiem uzņēmumiem pietiekami segt savas darbības izmaksas.

([27]) *CIPE* apzīmē *Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica*.
([28]) *Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana* Nr. 50, 2008. gada 28. februāris.
([29]) Atbilstoši 1. panta 999. punktam 2006. gada 27. decembra Likumā Nr. 296 un 1. panta e) punktam Dekrētlikumā 430/1997.
([30]) Vēlamais kapitāla atdeves koeficients kapitālieguldītājam, ņemot vērā uzņēmuma riska profilu un saistītās naudas plūsmas.

(55) Proti, saskaņā ar *CIPE* direktīvu pakalpojumu tvērums, maksimālās braucienu cenas un kompensācija ir jānosaka, lai nodrošinātu pakalpojumu sniedzējam segumu par pilnīgi visām pieņemamajām izmaksām atbilstīgi šādam vienādojumam:

$$VA(RSP) + VA(AI(X)) = VA(CA),$$

kur:

— *VA(RSP)* ir diskontētā vērtība kompensācijai par sabiedrisko pakalpojumu saistību izpildi,

— *VA(AI(X))* ir citu ieņēmumu (tarifu ieņēmumu un citu) diskontētā vērtība,

— *VA(CA)* ir pieņemamo darbības izmaksu, parāda atmaksas un kapitāla atdeves diskontētā vērtība.

(56) Ja minētais vienādojums nav izmantojams, subsidēto darbību tvērumu var samazināt, var arī alternatīvi pārskatīt pakalpojumu organizāciju (piemēram, kuģu veidus) vai mainīt maksimālās brauciena maksas.

(57) Turklāt maksimālo brauciena maksas summu, kas piemērojama katram pakalpojumam, atskaitot nodokļus un ostas nodevas, koriģē katru gadu, pamatojoties uz cenas maksimālā ierobežojuma formulu šādi:

$$\Delta T = \Delta P - X,$$

kur:

— ΔT ir maksimālās brauciena maksas ikgadējās procentuālās izmaiņas,

— ΔP ir inflācijas līmenis pārskata gadā,

— X ir reāla maksimālās brauciena maksas ikgadēja korekcijas likme, kas noteikta konvencijā vai sabiedrisko pakalpojumu līgumos un kas paliek nemainīga visā konvencijas vai sabiedrisko pakalpojumu līgumu darbības laikā.

(58) *CIPE* direktīvā ir arī noteikts, ka maksimālo brauciena maksu var koriģēt, lai atspoguļotu degvielas izmaksu izmaiņas, par atsauci izmantojot publiski pieejamās standarta cenas.

2.3.2. *Siremar glābšanas atbalsta nelikumīga pagarināšana*

(59) Komisija 2010. gada 16. novembrī apstiprināja glābšanas atbalstu *Tirrenia* un *Siremar* ("2010. gada lēmums") ([31]). Atbalstu veidoja garantija kredītlīnijām, ko piešķīra privātās bankas par summu līdz 95 000 000 EUR. Itālija apņēmās ne vēlāk kā sešus mēnešus pēc glābšanas atbalsta pasākuma apstiprināšanas paziņot Komisijai pārstrukturēšanas plānu vai iesniegt pierādījumu, ka aizdevums ir atmaksāts pilnā apmērā un/vai ka garantija ir izbeigta.

(60) Pēc tam privātās bankas, proti, *Banca Infrastrutture Innovazione e Sviluppo* ("*BIIS*") un *Unicredit*, apstiprināja 40 000 000 EUR kredītlīniju *Tirrenia* un *Siremar* (t. i., 25 000 000 EUR *Tirrenia* un 15 000 000 EUR *Siremar*), ar noteiktu termiņu līdz 2011. gada 30. jūnijam. Valsts galvojums kredītlīnijai tika sniegts 2011. gada 15. februārī.

(61) Pēc tam finansējums tika izmaksāts šādi:

a) pirmā iemaksa 2011. gada 28. februārī (20 000 000 EUR *Tirrenia* un 12 000 000 EUR *Siremar*);

b) otrā iemaksa 2011. gada 23. martā (5 000 000 EUR *Tirrenia* un 3 000 000 EUR *Siremar*).

(62) Itālija informēja Komisiju, ka, tā kā pirmais garantētā aizdevuma maksājums tika veikts tikai 2011. gada 28. februārī, sešu mēnešu periods atmaksai saskaņā ar 25. punkta a) apakšpunktu Kopienas Pamatnostādnēs par valsts atbalstu grūtībās nonākušu uzņēmumu glābšanai un pārstrukturēšanai ("2004. gada Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādnes") ([32]) un 2010. gada lēmuma 32. un 47. apsvērumu, beigtos 2011. gada 28. augustā.

(63) Līdz minētajam datuma *Tirrenia* un *Siremar* neizpildīja aizdevuma saistības, un tāpēc 2011. gada 11. jūlijā *BIIS* pieprasīja valsts garantiju. Attiecīgi minētajā datumā *Siremar* bija parādā valstij 15 121 838,33 EUR. Šī summa ietver gan attiecīgo aizdevumu pamatsummu, gan nesamaksātos procentus bankai.

([31]) OV C 102, 2.4.2011., 1. lpp.
([32]) OV C 244, 1.10.2004., 2. lpp.

(64) Bankrota tiesa apstiprināja Ekonomikas ministrijas iekļaušanu *Tirrenia* un *Siremar* privileģēto (“*prededucibili*”) kreditoru sarakstā. Saskaņā ar Itālijas iestādēm ārkārtas komisārs, kuram bija uzticēta uzņēmuma pārvaldība, tolaik uzskatīja ka *Siremar* var atmaksāt finansējumu līdz 2011. gada 28. augustam, izmantojot ieņēmumus no plānotās *Tirrenia* un *Siremar* darbības filiāļu privatizācijas.

(65) 2011. gada 25. jūlijā tika parakstīts līgums par *Tirrenia* darbības filiāles pārdošanu *CIN*. Tomēr aktīvu pārvešana un attiecīgi arī maksājums tika aizkavēti galvenokārt tāpēc, ka bija grūtības iegūt nepieciešamās apvienošanās atļaujas (vispirms no Komisijas, pēc tam no Itālijas konkurences iestādes – *Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato* (“*AGCM*”)). Galu galā 2012. gada 21. jūnijā *AGCM* apstiprināja *Tirrenia* un *CIN* darījumu, un pārdošana tika pabeigta 2012. gada 19. jūlijā. 2011. gada 20. oktobrī tika parakstīts līgums par *Siremar* darbības filiāles pārdošanu *CdI*. Tomēr arī šo aktīvu nodošana tika aizkavēta, šajā gadījumā līdz 2012. gada 1. augustam (sk. 93.–95. apsvērumu). *Siremar* 2012. gada 18. septembrī atmaksāja valstij savu parādu, tostarp procentus, pavisam 15 511 529,35 EUR apmērā.

2.3.3. *Siremar privatizācija, pretgarantija un CdI kapitāla palielināšana*

(66) *Fintecna* 2009. gada 23. decembrī publicēja pirmo uzaicinājumu iesniegt piedāvājumus, lai pārdotu visu *Tirrenia* akciju kapitālu, ieskaitot tā meitasuzņēmumu *Siremar*. 2010. gada 19. februārī bija saņemti 16 ieinteresētības paziņojumi no 19 subjektiem. 2010. gada 4. augustā pēc nesekmīgām sarunām ar vienīgo pretendentu, kas bija iesniedzis saistošu piedāvājumu, *Fintecna* pasludināja procedūru par slēgtu. Kā norādīja Itālija, sarunu neizdošanās iemesls bija bažas par piedāvājuma finanšu elementiem.

(67) Pēc nesekmīga pirmā privatizācijas mēģinājuma *Tirrenia* un *Siremar*, kas saskārās ar ievērojamām finansiālām grūtībām, tika piemērota kolektīvā maksātnespējas procedūra, kas bija paredzēta saskaņā ar Itālijas tiesību aktiem attiecībā uz lieliem uzņēmumiem, tā sauktā ārkārtas administratīvā procedūra (“*amministrazione straordinaria*”), un drīz pēc tam tie tika pasludināti par maksātnespējīgiem. Konkrētāk, *Siremar* 2010. gada 17. septembrī tika piemērota ārkārtas administratīvā procedūra. Romas tiesa 2010. gada 5. oktobrī pasludināja spriedumu Nr. 381/2010, ar kuru tā pasludināja *Siremar* par maksātnespējīgu.

2.3.3.1. Ārkārtas administratīvās procedūras noteikumi

(68) Atšķirībā no parastās bankrota procedūras, kuras mērķis ir likvidēt maksātnespējīgo uzņēmumu, lai apmierinātu kreditoru prasījumus, ārkārtas administratīvā procedūra, kas noteikta 1999. gada 8. jūlija Dekrētlikumā Nr. 270 (“Dekrētlikums 270/1999”), ir īpaša maksātnespējas procedūra lieliem uzņēmumiem, kuras mērķis ir aizsargāt aktīvus un nodrošināt darbības nepārtrauktību.

(69) Saskaņā ar šo procedūru maksātnespējīgā uzņēmuma pārvaldība tiek nodota ārkārtas komisāram, kuru ieceļ atbildīgā ministrija. Ārkārtas komisārs ierosina attiecīgā uzņēmuma atveseļošanas plānu, vai nu pārstrukturējot to, vai arī pārdodot tā aktīvus. Šis plāns iepriekš ir jāapstiprina atbildīgajai ministrijai, ņemot vērā Uzraudzības padomes (kuras locekļi ir ministrijas iecelti eksperti) atzinumu.

(70) 2003. gada 23. decembra Dekrētlikums Nr. 347, kas nosaka steidzamus pasākumus lielu maksātnespējīgu uzņēmumu pārstrukturēšanai (“Dekrētlikums 347/2003”) un ar grozījumiem ir pārveidots par 2004. gada 18. februāra Likumu Nr. 39 (“*Marzano* likums”), reglamentē ārkārtas administratīvo procedūru, kas piemērojama lieliem maksātnespējīgiem uzņēmumiem, kuri plāno veikt šo pārstrukturēšanas procedūru. Šādiem uzņēmumiem ir arī jāatbilst noteiktiem kumulatīviem kritērijiem attiecībā uz darbinieku skaitu iepriekšējā gadā un parādsaistību līmeni.

(71) Procedūra nosaka, ka maksātnespējīgajam uzņēmumam ir jāiesniedz gan pieteikums Itālijas ekonomikas attīstības ministram, gan lūgumraksts kompetentajai bankrota tiesai. Tad ministrs lemj par procedūras piemērošanu maksātnespējīgajam uzņēmumam un ieceļ ārkārtas komisāru Uzraudzības padomes pārraudzībā, savukārt bankrota tiesa pārliecinās par uzņēmuma maksātspēju.

(72) Ārkārtas komisāram 180 dienu laikā no viņa iecelšanas ir jāiesniedz ministrijai pārstrukturēšanas plāns. Parastā bankrota procedūra tiek sākta tikai tad, ja ministrija neapstiprina šādu pārstrukturēšanas plānu un alternatīvā aktīvu pārdošanas procedūra nav dzīvotspējīga.

(73) Ar 4. panta 4.*quater* punktu 2008. gada 28. augusta Dekrētlikumā Nr. 134 (“Dekrētlikums 134/2008”), kas pārveidots par 2008. gada 27. oktobra Likumu Nr. 166, par steidzamiem pasākumiem lielu maksātnespējīgu uzņēmumu pārstrukturēšanai (“*Disposizioni urgenti in materia di ristrutturazione di grandi imprese in crisi*”) tika veikti vairāki grozījumi *Marzano* likumā. Minētie grozījumi ir piemērojami uzņēmumiem, kas sniedz svarīgus sabiedriskos pakalpojumus, un tie attiecas cita starpā uz ārkārtas komisāra iespēju noteikt maksātnespējīgā uzņēmuma aktīvu

pircēju sarunu procedūrā ar pusēm, kas garantē gan sabiedriskā pakalpojuma nepārtrauktību vidējā termiņā, gan ātru iejaukšanos. Dekrētlikumā 134/2008 ir noteikts, ka pārdošanas cena nevar būt zemāka par aktīvu tirgus vērtību, ko noteicis saskaņā ar ministra dekrētu iecelts neatkarīgs eksperts.

(74) Ar Dekrētlikumu 134/2008 arī tika ieviesta iespēja nekavējoties īstenot aktīvu atsavināšanas plānu salīdzinājumā ar iepriekšējo režīmu, saskaņā ar kuru uzņēmumam vispirms jāiesniedz pārstrukturēšanas plāns ministrijai. Visbeidzot, Dekrētlikums 134/2008 nosaka, ka gadījumā, ja nevar īstenot vai ja ministrija neapstiprina ne aktīvu atsavināšanas plānu, ne pārstrukturēšanas plānu, uzņēmumam piemēro parasto bankrota procedūru.

2.3.3.2. Pārdošanas procedūra

(75) 2010. gada 4. oktobrī tika publicēts uzaicinājums iesniegt piedāvājumus *Siremar* darbības filiāles ([33]) pārdošanai apvienojumā ar jauno divpadsmit gadu konvenciju. Šā uzaicinājuma mērķis bija pārliecināties, vai ir potenciāli valsts vai starptautiski subjekti, kas ir ieinteresēti iegādāties *Siremar* darbības filiāli un kas spēj garantēt transporta pakalpojumu nepārtrauktību. Tas tika publicēts *Siremar* tīmekļa vietnē, vairākos laikrakstos ([34]) un atlasītās specializētās tīmekļa vietnēs ([35]). Ieinteresētības paziņojumus par *Siremar* darbības filiāles iegādi bija jāiesniedz līdz 2010. gada 20. oktobrim.

(76) Beidzoties termiņam, sešas personas (no kurām divas kopīgi) bija iesniegušas piecus ieinteresētības paziņojumus par dalību *Siremar* konkursā. Visas minētās personas pierādīja, ka ir izpildījušas paziņojumā par konkursu noteikto prasību. Tāpēc ārkārtas komisārs aicināja tās veikt *Siremar* darbības filiāles padziļinātu uzticamības pārbaudi. Tika piešķirta piekļuve attiecīgajai dokumentācijai ar nosacījumu, ka ieinteresētās personas paraksta konfidencialitātes līgumus.

(77) Viena no sešām personām nolēma nepiedalīties uzticamības pārbaudes posmā ([36]). Šajā posmā atlikušās piecas personas (no kurām divas iesniedza kopīgu piedāvājumu) piekļuva virtuālajām datu telpām, kurās bija:

a) detalizēta tehniskā, juridiskā un finanšu informācija par pārdodamo darbības filiāli;

b) *Siremar* darbības filiāles darījumdarbības plāns, ko bija sagatavojis ārkārtas komisārs;

c) pārdevēja uzticamības pārbaudes ziņojums un uzņēmuma bilance dienā, kad tam piemērota ārkārtas administratīvā procedūra;

d) jaunais divpadsmit gadu konvencijas projekts, kas jāparaksta starp sekmīgo pretendentu un valsti;

e) papildu informācija, kas vajadzīga, lai potenciālie pircēji varētu korekti novērtēt pārdošanas objektu.

(78) Ar 2011. gada 4. februāra Ministra dekrētu ekonomikas attīstības ministrs iecēla *Banca Profilo S.p.A.* par neatkarīgo ekspertu, kuram uzdots veikt *Tirrenia* un *Siremar* darbības filiāļu novērtēšanu saskaņā ar Dekrētlikuma 347/2003 4. panta 4.*quater* punktu. *Banca Profilo S.p.A.* 2011. gada 8. martā novērtēja *Siremar* darbības filiāli 55 miljonu EUR apmērā. Šī informācija tika augšupielādēta datu telpā visiem potenciālajiem pretendentiem pirms saistošu piedāvājumu iesniegšanas termiņa beigām.

(79) 2011. gada 15. martā, beidzoties sākotnējam saistošo piedāvājumu iesniegšanas termiņam, *Siremar* ārkārtas komisārs norādīja, ka nav saņēmis nevienu piedāvājumu, kas atbilstu konkursa nolikuma noteikumiem. Tāpēc procedūra tika atsākta, un jaunais termiņš bija 2011. gada 5. aprīlis. Minētajā datumā *CdI* iesniedza piedāvājumu 60,1 miljona EUR apmērā, savukārt *Ustica Lines* lūdza pagarināt termiņu, lai nodrošinātu nepieciešamo finansējumu, kas vajadzīgs piedāvājuma iesniegšanai. Ārkārtas komisārs augšupielādēja *CdI* piedāvājumu datu telpā un aicināja pārējos dalībniekus to uzlabot līdz 2011. gada 23. maijam. Līdz minētajam datumam tika saņemti šādi piedāvājumi:

a) *CdI* piedāvājums 69 miljonu EUR apmērā, no kuriem 20 miljoni EUR maksājami iepriekš, bet pārējā summa atlikta uz desmit gadiem (ar 1,5 % likmi);

b) *SNS* piedāvājums 55,1 miljona EUR apmērā, no kuriem 30,1 miljons EUR maksājami iepriekš, bet pārējā summa atlikta uz astoņiem gadiem (ar 1,5 % likmi).

([33]) Vairāk pamatinformācijas par jēdziena "darbības filiāle" izmantošanu šajā kontekstā sk. 32. apsvērumā.
([34]) *The Financial Times*, *Il Corriere della Sera*, *Il Sole 24 Ore*, *La Repubblica*, *Il Giornale*, *Il Mattino*, *Il Giornale di Sicilia*, *La Sicilia* un *La Gazzetta del Sud*.
([35]) *Delloyd*, *Naftemporiki*, *Fairplay*, *Lloyd's List* un *Tradewinds*.
([36]) Minētā persona bija *D.B. Real Estate 2 S.r.l.*

(80) *CDI* tika izveidots, lai tas piedalītos izsolēs, ko organizēja *Mediterranea Holding di Navigazione S.p.A.* (“*Mediterranea*”), *Davimar Eolia Navigazione S.r.l.* (“*Davimar*”), *Navigazione Generale Italiana S.p.A.* ([37]) (“*NGI*”), *Lauro.it S.p.A.*, *Isolemar S.r.l.* un *Riccardo Sanges & C. S.r.l* ([38]). *Mediterranea* piederēja 60 % *CdI* kapitāla daļu ([39]). Pārējie akcionāri, kuriem piederēja atlikušie 40 % *CdI* kapitāla, bija privāti. *Mediterranea* bija piedalījies pirmajā *Tirrenia* privatizācijas mēģinājuma procedūrā (sk. 66. apsvērumu), un tas piederēja Sicīlijas reģionam (“Sicīlija”) (43,02 %), *Lauro.it S.p.A.* (34,36 %), *Isolemar S.r.l.* (14,61 %) un *Acies S.r.l.* (8,11 %).

(81) *SNS* tika izveidots, lai *Ustica Lines S.p.A* ([40]) un *Caronte & Tourist S.p.A* ([41]) (50 % katram) varētu iesniegt piedāvājumu.

(82) Pēc papildu informācijas pieprasījumiem diviem pretendentiem 2011. gada 26. jūlijā, nosakot termiņu – 2011. gada 18. jūliju, procedūras finanšu padomnieks sniedza šādas piezīmes:

a) absolūtos skaitļos *CdI* piedāvāja vairāk nekā *SNS*, tomēr *SNS* riska profils bija zemāks nekā *CdI*;

b) daļa pārdošanas cenas, ko iepriekš piedāvāja *SNS*, t. i., 30,1 miljons EUR, tika pilnībā garantēta, savukārt daļa pārdošanas cenas, ko piedāvāja *CDI*, proti, 20 miljoni EUR, tika garantēta tikai daļēji;

c) *SNS* jau bija apstiprinājis un īstenojis kapitāla palielināšanu 25 miljonu EUR apmērā, salīdzinot ar kapitāla palielināšanu par 12 miljoniem EUR, ko *CdI* bija apstiprinājis, bet īstenojis tikai daļēji.

(83) Sicīlija 2011. gada 3. augustā bez atlīdzības izsniedza *Unicredit* beznosacījumu un neatsaucamu pretgarantiju 40 miljonu EUR apmērā. Šajā pretgarantijā norādīts, ka *Unicredit* bija paredzējis garantijas piešķiršanu *CdI* 39 miljonu EUR apmēra, ja Sicīlija piešķirtu pretgarantiju 40 miljonu EUR apmērā.

(84) *CdI* 2011. gada 5. augustā pārsūtīja ārkārtas komisāram apstiprinājuma vēstuli, ko tajā pašā dienā izsniedza *Unicredit*, ar ko banka apņēmās garantēt *CdI* piedāvātās pārdošanas cenas atliktās iemaksas līdz 39 miljoniem EUR ([42]). *Unicredit* apstiprinājuma vēstulē ir norādīts, ka garantija ir atkarīga no tā, vai: 1) *CdI* parakstīs *Siremar* darbības filiāles pārdošanas līgumu pirms termiņa beigām 2011. gada 31. decembrī; 2) tiks pārbaudītas Sicīlijas galvenā grāmatveža pilnvaras izsniegt pretgarantiju.

(85) Finanšu konsultants un citi procedūrā iesaistītie konsultanti apstiprināja, ka *CdI* iesniedza dokumentus pēc termiņa 2011. gada 18. jūlijā, kas bija noteikts papildu skaidrojumu un dokumentāru pierādījumu sniegšanai, un tāpēc tos nevar ņemt vērā. Attiecīgi 2011. gada 29. augustā *Siremar*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, Uzraudzības padome apstiprināja darbības filiāles piešķiršanu *SNS*, un 2011. gada 1. septembrī ārkārtas komisārs lūdza atbildīgo ministriju atļaut šo piešķiršanu.

(86) Sicīlija 2011. gada 2., 6. un 7. septembrī nosūtīja vēstules tai pašai ministrijai, uzsverot, ka *CdI* ir piedāvājis visaugstāko cenu un tas daļēji pieder Sicīlijai, kas būtu jāuzskata par pietiekamu garantiju tās finansiālajai stabilitātei. Sicīlija arī nosūtīja tieši ministrijai: *Unicredit* apstiprinājuma vēstuli, savu pretgarantiju un juridiskus dokumentus, kas liecina par galvenā grāmatveža pilnvarām izsniegt šo pretgarantiju. Ministrija 2011. gada 8. septembrī lūdza ārkārtas komisāru sniegt papildu informāciju un skaidrojumus par *CdI* iesniegumu, neskarot attiecīgo dokumentu vēlīno iesniegšanu. Finanšu konsultants 2011. gada 22. septembrī paziņoja ārkārtas komisāram, ka, neraugoties uz to, ka *CdI* neievēro procedūras termiņus, jaunie dokumenti būtiski samazina *CdI* riska profilu, kas nozīmē, ka *SNS* piedāvājuma pašreizējo vērtību vairs nevar uzskatīt par izdevīgāku nekā *CdI*.

(87) Ministrija 2011. gada 26. septembrī jautāja *Presidenza del Consiglio*, vai Sicīlijas pretgarantija *CdI* finanšu saistībām varētu radīt bažas saistībā ar valsts atbalstu. *Presidenza del Consiglio* apstiprināja, ka, tā kā *Unicredit* paredzēja pieņemt savu lēmumu sniegt galvojumu, ja Sicīlija sniegtu pretgarantiju, pretgarantija ir jāizvērtē saskaņā ar Komisijas paziņojumu par EK līguma 87. un 88. panta piemērošanu valsts atbalstam garantiju veidā (“Paziņojums par garantiju”) ([43]).

([37]) Pašlaik *Caronte & Tourist* grupas daļa.
([38]) Vēlāk mainīja nosaukumu uz *Sicilia Occidentale Marittima S.r.l.*
([39]) Vēlāk pieauga līdz 65,32 %.
([40]) 2016. gada 13. aprīlī uzņēmums *Ustica Lines* mainīja nosaukumu uz *Liberty Lines*.
([41]) 2016. gada 1. septembrī *SNS* sadalīja starp *Caronte & Tourist*, kas apkalpo jaunās konvencijas jauktu pakalpojumu maršrutus, un *Liberty Lines*, kas apkalpo jaunās konvencijas pasažieru maršrutus. Katrs uzņēmums patlaban autonomi sniedz pakalpojumus attiecīgajos maršrutos, savukārt *SNS S.p.A.* kļuva par *SNS Società Consortile per Azioni* un darbojas tikai kā koordinācijas centrs attiecībās ar Itālijas un Sicīlijas iestādēm.
([42]) Apstiprinājuma vēstule ir solījums noteiktos apstākļos nākotnē izdot oficiālu garantijas līgumu (“*fidejussione*”). Tomēr *Unicredit* apstiprinājuma vēstule ir saistoša sūtītājam, un tāpēc to var uzskatīt par garantiju saskaņā ar valsts atbalsta tiesību aktiem.
([43]) Komisijas paziņojums par EK līguma 87. un 88. panta piemērošanu valsts atbalstam garantiju veidā (OV C 155, 20.6.2008., 10. lpp.).

(88) Ārkārtas komisārs 2011. gada 27. septembrī lūdza ministrijas atļauju sākt procedūras papildu posmu. Pēc šādas atļaujas saņemšanas finanšu konsultants 2011. gada 29. septembrī aicināja *CdI* un *SNS* līdz 2011. gada 13. oktobrim iesniegt jaunus un uzlabotus saistošus piedāvājumus.

(89) *CdI* iesniedza jaunu un uzlabotu piedāvājumu, kas strukturēts šādi:

a) 69,15 miljoni EUR pārdošanas cena, no kuras 34,65 miljoni EUR maksājami iepriekš, bet pārējā summa atliekama (13,8 miljoni EUR trešā gada beigās, 10,35 miljoni EUR sestā gada beigās, 10,35 miljoni EUR astotā gada beigās, ar 1,5 % likmi);

b) kā pārdošanas cenas garantija: *Unicredit* 2011. gada 12. oktobra apstiprinājuma vēstule (apņemšanās garantēt *CdI* piedāvātās jaunās pārdošanas cenas atlikto maksājumu summu, t. i., 34,5 miljonus EUR); notāra apliecinājums akcionāru lēmumam palielināt kapitālu līdz 21,48 miljoniem EUR (sk. 2.3.3.4. iedaļu); divas *MPS Capital Services* vēstules par apņemšanos finansēt pārdošanas cenas pirmo maksājumu (līdz 20 miljoniem EUR) un pagarināt 2011. gada 23. maija piedāvājuma iepriekšējo garantiju 5 miljonu EUR apmērā.

(90) *SNS* apstiprināja piedāvājumu, ko tas iesniedza 2011. gada 23. maijā.

(91) Ārkārtas administrācija un tās konsultanti 2011. gada 13. oktobrī norādīja, ka *CdI* piedāvājums atbilst *Banca Profilo* aplēstajai darbības filiāles vērtībai un ir finansiāli izdevīgāks nekā *SNS* piedāvājums. Turklāt *CdI* piedāvājumam pievienotais darījumdarbības plāns atbilda prasībām, un bija pietiekami pierādījumi tam, ka *CDI* varētu nodrošināt jūras sabiedrisko pakalpojumu nepārtrauktību. Tāpēc ārkārtas komisārs lūdza ministriju piešķirt līguma slēgšanas tiesības *CdI*.

(92) Uzraudzības padome 2011. gada 14. oktobrī sniedza labvēlīgu atzinumu, un ministrija atļāva piešķirt līguma slēgšanas tiesības *CdI*.

(93) 2011. gada 20. oktobrī *Siremar* ārkārtas komisārs un *CdI* parakstīja līgumu par *Siremar* darbības filiāles pārdošanu. Tomēr 2011. gada 22. novembrī *SNS* pārsūdzēja *Tribunale Amministrativo Regionale Lazio* ("*TAR*") ārkārtas komisāra lēmumu piešķirt darbības filiāli *CDI*.

(94) *Lacio TAR* 2012. gada 7. jūnijā lēma, ka Sicīlijas pretgarantija *Unicredit CdI* piedāvātās pārdošanas cenas daļai ir valsts atbalsts neatkarīgi no tā, vai tā galu galā tika izmantota vai atsaukta ("Lēmums 5172/2012"). *TAR* pasludināja *Siremar* darbības filiāles pārdošanas procedūru par daļēji spēkā neesošu ([44]).

(95) *Mediterranea* pārsūdzēja šo lēmumu *Consiglio di Stato* ("*CdS*"). Ar 2012. gada 18. jūlija pagaidu rīkojumu *Consiglio di Stato* apturēja Lēmuma 5172/2012 izpildi (nepieņemot lēmumu par apelāciju pēc būtības). Tāpēc 2012. gada 30. jūlijā *CdI* parakstīja jauno Konvenciju par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu, un 2012. gada 1. augustā ārkārtas komisārs piešķīra *Siremar* darbības filiāli *CdI*.

(96) *CdS* 2014. gada 7. februārī lēma par *Mediterranea* iesniegto apelācijas sūdzību pēc būtības un secināja, ka Sicīlijas sniegtā pretgarantija neatbilst valsts tiesību aktos noteiktajiem pārredzamības un nediskriminācijas principiem ("Lēmums 592/14"). *CdS* savā lēmumā norādīja, ka pretgarantija ir apdraudējusi nediskriminācijas principa pilnvērtīgu piemērošanu abiem konkursa dalībniekiem, un tāpēc pasludināja *Siremar* darbības filiāles pārdošanas procedūru par daļēji spēkā neesošu (atceļot lēmumu piešķirt līguma slēgšanas tiesības *CdI*). Konkrēti, *Unicredit* garantija *de facto* bija atkarīga no Sicīlijas pretgarantijas izsniegšanas, pat ja pirmajā nebija skaidri pieminēta otrā (sk. 2.3.3.5. iedaļu).

(97) Pārdošanas līgums, ko pēc konkursa *CdI* noslēdza ar Itālijas valsti, netika anulēts ar *CdS* spriedumu. Patiešām, *CdS* atcēla vienīgi piešķiršanu, jo tas bija administratīvs akts, bet neatcēla ne pārdošanas līgumu, ne jauno konvenciju, kas bija civiltiesību līgumi. Tāpēc *CdI* turpināja sniegt sabiedriskos pakalpojumus, kā noteikts jaunajā konvencijā ([45]).

(98) 2015. gada 9. februārī pēc Itālijas iestāžu un *SNS* pieprasījuma Lacio *TAR* lēma par sava iepriekšējā 2012. gada jūnija lēmuma un *CdS* 2014. gada februāra lēmuma interpretāciju ("Lēmums 2351/15"). Savā lēmumā Lacio

([44]) Konkrēti, ar Lēmumu 5172/2012 tika atcelta ministrijas izdotā atļauja ārkārtas komisāram piešķirt darbības filiāli *CdI*.
([45]) *CdI* arī pārsūdzēja Lēmumu 592/14 gan par *CdS* noteikto atsaukšanu (noraidīts 2014. gada 4. jūlijā), gan par *Corte di Cassazione* noteikto atcelšanu (noraidīts 2016. gada 12. janvārī, nolēmums publicēts 2016. gada 4. februārī).

TAR noteica, ka *Siremar* pārdošanas procedūras pēdējais posms jāatsāk 2011. gada 29. septembrī ([46]). Lacio *TAR* apstiprināja, ka *CdI* ir jāizslēdz no šā jaunā procedūras posma. Lacio *TAR* arī lēma, ka Ekonomikas ministrijai ir jāveic nepieciešamie pasākumi, lai 120 dienu laikā no sprieduma pasludināšanas varētu atsākt procedūru.

(99) Lai īstenotu Lacio *TAR* spriedumu, *Siremar*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru:

— izslēdza no procedūras *CdI* piedāvājumu,

— pārliecinājās, vai *SNS* 2011. gada 23. maija piedāvājums 55,1 miljona EUR apmērā aizvien ir aktuāls (*SNS* to apstiprināja 2016. gada 19. janvārī),

— pārbaudīja, vai *SNS* piedāvājums atbilst nepieciešamajām prasībām attiecībā uz sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu un piemērojamajiem tiesību aktiem,

— pārbaudīja aktīvu vērtību, izmantojot jaunu *Ecorys* pasūtīto ziņojumu ("otrais *Ecorys* ziņojums"), kas tika lēsta 34,4–39,9 miljonu EUR apmērā (sk. 122. apsvērumu),

— anulēja darbības filiāles pārdošanas līgumu ar *CdI* un nodeva *SNS* parādu 37,1 miljonu EUR apmērā, ko jau bija samaksājis *CdI* ([47]),

— pēc ministrijas atļaujas saņemšanas 2016. gada 6. aprīlī piešķīra darbības filiāli *SNS* 2016. gada 11. aprīlī.

(100) Tajā pašā datumā *SNS* un Transporta ministrija parakstīja jauno konvenciju.

2.3.3.3. Pārdošanas līgums ar *SNS*

(101) *Siremar*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, un *SNS* pārdošanas līgumā nodotā *Siremar* darbības filiāle ir definēta kā uzņēmuma filiāle, kas paredzēta jūras transporta pakalpojumu sniegšanai saskaņā ar spēkā esošajām sabiedrisko pakalpojumu saistībām ([48]). Jo īpaši 4. pantā ir noteikts, ka darbības filiāles aktīvi ir uzskaitīti pielikumā un ietver visus nemateriālos ([49]) un materiālos ([50]) aktīvus, ko uzņēmums izmanto savu sabiedrisko pakalpojumu saistību izpildei.

(102) Saskaņā ar pārdošanas līguma 5. pantu pārdošanas cena 55,1 miljona EUR apmērā ir maksājama šādi:

a) 37,1 miljons EUR pārdošanas līguma parakstīšanas brīdī (pārceļot pienākumu veikt atmaksu *CdI*);

b) atlikums atlikts šādi ar 1,5 %: 9 miljoni EUR pēc 72 mēnešiem; 9 miljoni EUR pēc 96 mēnešiem.

(103) Pārdošanas līguma 7. panta 6. punkta d) apakšpunktā noteikts, ka pircējs saskaņā ar Dekrētlikuma 347/2003 4. panta 4.*quarter* punktu var garantēt pakalpojuma nepārtrauktību vidējā termiņā.

(104) Pārdošanas līguma 7. panta 9. punktā noteikts, ka pircējs izteiks jaunus darba piedāvājumus visiem administratīvajiem darbiniekiem un apkalpes locekļiem, kurus nodarbina sabiedrisko pakalpojumu saistību izpildei, ņemot vērā iegūtās kvalifikācijas un/vai amata aprakstu līdzvērtīgumu, kā arī iespējamās vienošanās ar arodbiedrībām. Minētajā pantā arī noteikts, ka pircējam divus gadus ir jāatturas no nedisciplināras darbinieku atlaišanas ("nosacījums par darbaspēku"), kā paredzēts Dekrētlikuma 270/1999 63. panta 2. punktā. Saskaņā ar pārdošanas līguma 7. panta 11. un 12. punktu pircējam ir pienākums regulāri informēt pārdevēju par šo pienākumu izpildi, kuru neizpildes gadījumā jāmaksā ievērojami naudas sodi.

(105) Pārdošanas līguma 8. panta 12. punktā ir noteikts, ka saskaņā ar Dekrētlikuma 270/1999 63. panta 5. punktu jaunajam īpašniekam nebūs pienākuma atmaksāt parādus, kas radušies *Siremar* pirms darbības filiāles nodošanas.

([46]) Tas bija datums, kad finanšu konsultants aicināja *CdI* un *SNS* iesniegt galīgo papildu piedāvājumu, ņemot vērā to, ka *Siremar*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, pieņēma garantiju (un pretgarantiju), ko *CdI* iesniedza 2011. gada 5. augustā (sk. 88. apsvērumu).

([47]) 34,6 miljoni EUR, pieskaitot procentus un inflāciju.

([48]) Iepriekšējā pārdošanas līgumā, ko noslēdza *Siremar*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, un *CdI*, ir ļoti līdzīgi noteikumi un nosacījumi. Lielākā daļa atšķirību starp līgumiem ir saistītas ar nodošanas atšķirīgo kontekstu, jo īpaši atšķirīgo cenu un laiku.

([49]) Patentu un intelektuālā īpašuma tiesības; koncesijas, licences, preču zīmes un tamlīdzīgas tiesības; citi nemateriālie aktīvi.

([50]) Sistēmas un iekārtas; rūpnieciskais un komerciālais aprīkojums; citi materiālie aktīvi.

2.3.3.4. Kapitāla palielināšana

(106) *CdI* akcionāri 2011. gada 13. oktobrī apņēmās palielināt savu kapitālu līdz 21 480 236 EUR. 2012. gada 3. februārī *Mediterranea*, vairākuma akcionārs ar vairāk nekā 60 % *CdI* akciju, pats uzņēmās kapitāla palielināšanu, tādējādi Sicīlija vairs nebija vairākuma akcionārs, tās daļai samazinoties līdz aptuveni 43 %.

(107) *CdI* kapitāla palielināšana notika, kamēr Sicīlija bija *Mediterranea* vairākuma akcionārs, kas savukārt bija (un joprojām ir) *CdI* vairākuma akcionārs. Kapitāla palielināšanas mērķis bija iegādāties *Siremar* darbības filiāli un īstenot jauno konvenciju.

2.3.3.5. Pretgarantija

(108) Privatizācijas gaitā Sicīlija izdeva pretgarantiju attiecībā uz *Unicredit*.

(109) Pirmkārt, 2011. gada 3. augustā, kā minēts 83. apsvērumā, *Sicīlija* izdeva pretgarantiju par labu *Unicredit*, kas ļāva *Unicredit* divas dienas vēlāk izdot pirmo apstiprinājuma vēstuli, apņemoties garantēt *CdI* piedāvātās pārdošanas cenas atliktās iemaksas (t. i., 39 miljonus EUR). Šajā vēstulē bija skaidri noteikts, ka garantija būs spēkā, ja būs spēkā Sicīlijas pretgarantija.

(110) Otrkārt, 2011. gada 7. oktobrī, vēlākā procedūras posmā, Sicīlija apstiprināja, ka ir gatava sniegt pretgarantiju jaunās pārdošanas cenas atliktajiem maksājumiem līdz 34,6 miljoniem EUR. Sicīlija 2011. gada 12. oktobrī mainīja 2011. gada 3. augusta pretgarantiju, garantējot maksājumus līdz 36 miljoniem EUR. Tajā pašā dienā *Unicredit* izdeva otro apstiprinājuma vēstuli, kas tika iekļauta *CdI* veiksmīgajā piedāvājumā, kurš minēts 89. apsvērumā, nenorādot, ka Sicīlijas pretgarantija joprojām ir spēkā ar grozījumiem.

(111) 2011. gada 20. novembrī Sicīlijas pretgarantiju aizstāja visu *CdI* akcionāru pretgarantija. Sicīlija 2012. gada 31. janvārī nosūtīja vēstuli uzņēmumam *Siremar*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, norādot, ka 2011. gada 12. oktobra pretgarantija ir uzskatāma par anulētu. *Unicredit* 2012. gada 3. februārī izdeva notu, kas apliecināja, ka tās garantija pārdošanas cenas atliktajām iemaksām nav atkarīga no Sicīlijas pretgarantijas.

2.3.3.6. *Banca Profilo* pētījums

(112) Kā aprakstīts iepriekš (sk. 78. apsvērumu), ekonomikas attīstības ministrs iecēla *Banca Profilo* par neatkarīgo ekspertu, kuram uzdots veikt *Siremar* darbības filiāles novērtēšanu saskaņā ar *Marzano* likuma 4. panta 4.*quater* punktu. *Banca Profilo* 2011. gada 8. martā izdeva ziņojumu, kurā tā aprakstīja novērtēšanas metodikas un tās izmantotos datus, kas ietvēra *Siremar* darījumdarbības plānu 2011.–2022. gadam. Ziņojumā bija ietverts aplēsts vērtību diapazons attiecībā uz *Siremar* darbības filiāli.

(113) *Banca Profilo* vērtējumi ir balstīti uz vairākiem pieņēmumiem, tostarp jo īpaši pieņēmumu, ka jaunais sabiedrisko pakalpojumu līgums būs piemērojams līdz tā termiņa beigām un ka rezultātā *Siremar* darbības filiāle saņems kompensāciju par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu minētajā līgumā noteiktajos jūras transporta savienojumos. Savā novērtējuma ziņojumā *Banca Profilo* izmanto diskontēto naudas plūsmu ("DNP") un pievienoto ekonomisko vērtību ("PEV") kā savu galveno metodiku un tirgus rādītājus un pašu kapitāla metodi kā sekundārās metodikas kontroles nolūkā.

(114) Saskaņā ar DNP metodiku *Banca Profilo* ņem vērā: i) naudas plūsmas, kas radītas līdz jaunās konvencijas termiņa beigu dienai; ii) *Siremar* darbības filiāles likvidācijas vērtību jaunās konvencijas termiņa izbeigšanās dienā, pamatojoties uz pieņēmumu, ka nebūs iespējams turpināt darbības pēc minētās dienas. Saskaņā ar PEV metodiku *Banca Profilo* novērtē: i) koriģēto uzskaites vērtību; ii) nemateriālo vērtību; iii) *Siremar* darbības filiāles likvidācijas vērtību jaunās konvencijas termiņa izbeigšanās dienā. Šis novērtējums ir balstīts uz datiem no uzņēmuma rūpnieciskā plāna un *Banca Profilo* pašu aprēķiniem.

(115) Sekundārās metodikas ietvēra turpmāk izklāstīto. Tirgus rādītāju analīze ir balstīta uz *Banca Profilo* aprēķiniem, ko veic, izmantojot *Bloomberg* datus par deviņiem salīdzināmiem jūras transporta uzņēmumiem. Pašu kapitāla metode sastāv no bilancē norādītās aktīvu neto vērtības novērtējuma, taču ar dažām korekcijām aktīvos un saistībās un pievienotu aprēķināto nemateriālo aktīvu vērtību.

(116) *Banca Profilo* secināja, ka *Siremar* darbības filiāles vērtība tās novērtēšanas laikā bija robežās no 55 līdz 61 miljonam EUR. Tādējādi minimālā cena šim uzņēmumam būtu jānosaka 55 miljonu EUR apmērā.

2.3.3.7. Pirmais *Ecorys* ziņojums un otrais *Ecorys* ziņojums

(117) Izmeklēšanas gaitā Komisija uzdeva *Ecorys* noteikt *Siremar* darbības filiāles tirgus vērtību. Konsultantam bija jānosaka: i) *Siremar* darbības filiāles tirgus vērtība apvienojumā ar jauno konvenciju; ii) darbības filiāles tirgus vērtība bez jebkādiem papildu nosacījumiem un iii) vai nosacījums par darbaspēku samazināja pārdošanas cenu.

(118) Lai noteiktu *Siremar* darbības filiāles vērtību apvienojumā ar jauno konvenciju, pirmajā *Ecorys* ziņojumā tika piemērota galvenā metodika, ko izmantoja arī *Banca Profilo*. Jo īpaši *Ecorys* piemēroja diskontētās naudas plūsmas un pievienotās ekonomiskās vērtības metodiku.

(119) Pirmkārt, *Ecorys* secināja, ka gadījumā, ja *Siremar* darbības filiāle tiktu pārdota bez jebkādiem nosacījumiem, jo īpaši bez jaunā līguma par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu, uzņēmums būtu pārdots par tā likvidācijas vērtību ([51]), t. i., – 0,3 miljoniem EUR. *Ecorys* atzīmēja, ka šī likvidācijas vērtība ir negatīva, un norādīja, ka tāpēc tūlītēja likvidācija (būtībā – kuģu pārdošana) nav dzīvotspējīga alternatīva tirgus ekonomikas dalībniekam. *Ecorys* šo secinājumu pamatoja ar pieņēmumu, ka *Siremar* darbības filiāle nevar rentabli turpināt savu darbību bez kompensācijas par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu. *Ecorys* raksturoja maršrutus, kuros sabiedriskos pakalpojumus sniedza *Tirrenia* un *Siremar*, kā "*lielus zaudējumus nesošas darbības, kurām raksturīgs mazs pasažieru skaits un kuras ir pilnībā atkarīgas no finansējuma, ko saņem no konvencijām*". *Ecorys* arī uzskatīja, ka "*iespēja mainīt pakalpojumu kvalitāti un lielāks elastīgums biļešu cenu noteikšanā nav pietiekami nosacījumi, lai šie maršruti kļūtu ekonomiski dzīvotspējīgi no komerciālā viedokļa*".

(120) Otrkārt, lai novērtētu *Siremar* darbības filiāli apvienojumā ar jauno konvenciju, *Ecorys* pieņēma, ka jaunā konvencija netiks pagarināta, beidzoties tās darbības termiņam, un tāpēc *Siremar* tiks likvidēts ([52]). Pamatojoties uz minēto, *Ecorys* noteica, ka *Siremar* darbības filiāles minimālā tirgus vērtība ir 57 miljoni EUR (t. i., par 5 % lielāka nekā *Banca Profilo* vērtējumā).

(121) Treškārt, *Ecorys* salīdzināja *Tirrenia* un *Siremar* darbības filiāļu personālu ar vairāku salīdzināmu prāmju sabiedrību personālu un secināja, ka *Siremar* darbinieku skaits un personāla izmaksu struktūra "*neatšķiras no šīm salīdzināmajām sabiedrībām attiecībā uz darbaspēka izmaksu īpatsvaru kopējos ieņēmumos* ([53]) *un darbaspēka izmaksu/darbinieku attiecību*" ([54]). Pamatojoties uz minēto, *Ecorys* secināja, ka nav elementu, kas norādītu, ka nosacījumam par darbaspēku ir bijusi būtiska ietekme uz *Siremar* darbības filiāles vērtību.

(122) Kā paskaidrots 99. apsvērumā, Itālija pasūtīja arī otro *Ecorys* ziņojumu, pirms tika pabeigta pārdošanas procedūra ar *SNS*, lai pārbaudītu, vai *SNS* atjaunotais piedāvājums ataino darbības filiāles, kurai ir piešķirts sabiedrisko pakalpojumu līgums, tirgus vērtību no 2015. gada 31. augusta. Šajā otrajā *Ecorys* ziņojumā, kas tika sagatavots 2015. gada 28. oktobrī, kā galvenais novērtēšanas instruments tika izmantota diskontētās naudas plūsmas metode un pašu kapitāla metode, lai pārbaudītu konstatējumu ticamību. *Ecorys* jaunie aprēķini bija 34,4 miljoni EUR, izmantojot diskontētās naudas plūsmas metodi, pieņemot, ka jaunā konvencija būs spēkā līdz 2024. gada 31. jūlijam. Ja jaunās konvencijas darbības termiņš būtu pagarināts līdz 2026. gada 31. jūlijam, *Siremar* darbības filiāles aplēstā vērtība būtu 35,7 miljoni EUR. Izmantojot pašu kapitāla novērtēšanas metodi, tika iegūti 39,9 miljoni EUR.

(123) Visbeidzot, šo ziņojumu papildināja divu *SNS* sagatavoto darījumdarbības plānu salīdzinājums: pirmais aptvēra 2011.–2022. gadu un tika sagatavots 2011. gada maijā, savukārt otrs aptvēra 2016.–2027. gadu un tika sagatavots 2016. gada februārī. *Ecorys* secināja, ka abi plāni savos pieņēmumos nav identiski un nebija vienlīdz detalizēti (piemēram, otrajā darījumdarbības plānā nebija iekļauts maršrutu saraksts un reisu biežums). Konkrēti, plānu galvenās atšķirības bija šādas: pieņēmumi par flotes izmantošanu, amortizāciju, personāla izmaksām; kā arī iepriekšējo *CdI* datu izmantošana, kas nebija pieejami pirmajā darījumdarbības plānā. *Ecorys* arī sagatavoja novērtējumu uz vienas lapas, kas Itālijas iestādēm ļāva pārliecināties par *SNS* otrā darījumdarbības plāna 2016.–2027. gadam loģisko konsekvenci.

([51]) *Ecorys* aprēķināja šo vērtību kā starpību starp izmaksām saistībā ar visu darbinieku atlaišanu un *Siremar* darbības filiāles aktīvu koriģēto neto vērtību. Analīzē *Siremar* aktīvu likvidācijas vērtība tika noteikta – 0,3 miljonu EUR apmērā. Atlaišanas izmaksas, kas ir 36,6 miljoni EUR, vairāk nekā kompensē koriģēto neto aktīvu tirgus vērtību.

([52]) *Ecorys* atzīmēja, ka, lai gan šādu pagarināšanu nevar izslēgt, ņemot vērā neskaidrības un to, ka trūkst uzticamas informācijas par nosacījumiem turpmākai atjaunošanai, ir pamatoti novērtēt *Siremar* darbības filiāles vērtību neatkarīgi no sabiedrisko pakalpojumu režīma iespējamas turpmākas pagarināšanas.

([53]) *Ecorys* uzskata, ka šī attiecība norāda, vai darbaspēka izmaksām ir būtiska ietekme uz *Siremar* darbības filiāles budžetu salīdzinājumā ar līdzīgiem uzņēmumiem.

([54]) *Ecorys* uzskata, ka šī attiecība norāda, vai *Siremar* darbības filiāles darbaspēka izmaksas ir nesamērīgas salīdzinājumā ar līdzīgiem uzņēmumiem.

2.3.4. *Jaunā konvencija*

2.3.4.1. Atbalsta saņēmējs

(124) Sākotnēji *CdI* bija veiksmīgākais pretendents uz *Siremar* darbības filiāli, un 2012. gada 30. jūlijā tas parakstīja jauno konvenciju par pakalpojumu sniegšanu jūras maršrutos. Pēc tam – 2016. gada 11. aprīlī – *SNS* aizstāja *CdI* un sāka sniegt pakalpojumus tajos pašos maršrutos.

2.3.4.2. Maršruti

(125) Saskaņā ar jauno konvenciju *CdI* un vēlāk *SNS* bija jāsniedz pasažieru un prāmju pakalpojumi 20 kabotāžas maršrutos, kas sadalīti piecās paketēs, dažkārt ar atšķirīgu reisu biežumu un/vai maršrutiem karstajā sezonā un klusajā sezonā ([55]) (sk. 3. tabulu).

Prāmju satiksme (jaukti)	Pasažieru satiksme (ātrgaitas kuģis)
Pakete "Milaco–Eola salas–Neapole"	
C/1: Milaco–Vulkāno–Lipāri–Rinella–Panareja–Ginostra–Stromboli–Neapole un atpakaļ (visu gadu, divi savienojumi nedēļā) C/2: Milaco–Vulkāno–Lipāri–Rinella–Salina un atpakaļ (visu gadu, viens savienojums dienā, pakalpojums netiek sniegts svētdienās klusajā sezonā) C/3: Milaco–Vulkāno–Lipāri–Salina–Panareja–Ginostra–Stromboli un atpakaļ (visu gadu, divi savienojumi nedēļā) C/4: Milaco–Vulkāno–Lipāri–Salina–Rinella–Filikudi–Alikudi un atpakaļ (visu gadu, pieci savienojumi nedēļā karstajā sezonā un četri savienojumi nedēļā klusajā sezonā) C/6: Lipāri–Vulkāno–Milaco un atpakaļ (visu gadu, viens savienojums dienā)	ALC/2: Milaco–Vulkāno–Lipāri–Rinella–Salina un atpakaļ (visu gadu, vismaz viens savienojums dienā) ALC/3: Milaco–Vulkāno–Lipāri–Salina–Panareja–Ginostra–Stromboli un atpakaļ (visu gadu, vismaz viens savienojums dienā) ALC/4: Milaco–Vulkāno–Lipāri–Salina–Rinella–Filikudi–Alikudi un atpakaļ (visu gadu, vismaz viens savienojums dienā) ALC/6: Lipāri–Vulkāno–Milaco un atpakaļ (visu gadu, viens savienojums dienā) ALC/2 BIS: Lipāri–Rinella–Salina–Lipāri (visu gadu, četri savienojumi nedēļā karstajā sezonā, trīs savienojumi nedēļā un viens savienojums līdz Salinai dienā klusajā sezonā)
Pakete "Palermo–Ustika"	
D/1: Palermo–Ustika un atpakaļ (visu gadu, viens savienojums dienā)	ALD/1: Ustika–Palermo un atpakaļ (visu gadu, vismaz viens savienojums dienā)
Pakete "Trapāni–Egadu salas"	
D/2: Trapāni–Favinjana–Levanco–Maretimo un atpakaļ (visu gadu, vismaz viens savienojums dienā) D/3: Trapāni–Favinjana–Levanco–Trapāni (visu gadu, divi savienojumi dienā karstajā sezonā, 12 savienojumi nedēļā un retāki savienojumi līdz Levanco klusajā sezonā)	ALD/2: Trapāni–Favinjana–Levanco–Maretimo un atpakaļ (visu gadu, divi savienojumi dienā) ALD/3: Trapāni–Favinjana–Levanco–Trapāni (visu gadu, vismaz viens savienojums dienā) ALD/2 BIS: Maretimo–Levanco–Favinjana–Trapāni un atpakaļ (visu gadu, vismaz viens savienojums dienā) ALD/3 BIS: Trapāni–Favinjana–Levanco–Trapāni (visu gadu, vismaz divi savienojumi dienā)

([55]) Visā šajā lēmumā termins "karstā sezona" norāda uz vasaru, bet termins "klusā sezona" norāda uz pārējo gadu, kas ir daudz garāks periods.

Prāmju satiksme (jaukti)	Pasažieru satiksme (ātrgaitas kuģis)
Pakete "Trapāni–Pantellērija"	
D/4: Trapāni–Pantellērija un atpakaļ (visu gadu, viens savienojums dienā karstajā sezonā, seši savienojumi nedēļā klusajā sezonā)	
Pakete "Porto Empedokle–Pelageju salas"	
D/5: Porto Empedokle–Linosa–Lampedūza un atpakaļ (visu gadu, seši savienojumi nedēļā)	

3. tabula. Maršruti, kuros *CdI* un vēlāk *SNS* sniedza pakalpojumus saskaņā ar jauno konvenciju

(126) Jaunās konvencijas A pielikumā ir sīki izklāstīts, kā jāsniedz pakalpojumi katrā no 3. tabulā norādītajiem maršrutiem (piemēram, kuģu veids, reisu biežums sezonā). Turklāt tarifi, ko iekasē no lietotājiem, nevar pārsniegt ierobežojumus, kas noteikti jaunās konvencijas 6. pantā un sīki izklāstīti minētajā A pielikumā.

2.3.4.3. Ilgums

(127) Gan jaunā konvencija starp Sicīliju un *CdI*, gan konvencija starp Sicīliju un *SNS* ir spēkā divpadsmit gadus. Līgums ar *SNS* stājās spēkā 2016. gada 12. aprīlī un beigs darboties 2028. gada 11. aprīlī.

2.3.4.4. Sabiedrisko pakalpojumu saistības

(128) Sabiedrisko pakalpojumu saistības attiecas uz jūras transporta savienojumiem, kas jānodrošina (sk. 125. apsvērumu), to kuģu veidu un ietilpību, kas piešķirti attiecīgajiem jūras maršrutiem, kuros jānodrošina pakalpojumi, rezerves kuģa pieejamību, lai nodrošinātu pakalpojumu nepārtrauktību, pakalpojumu biežumu un maksimālajiem tarifiem, kas iekasējami no pakalpojuma lietotājiem katrā no attiecīgajiem maršrutiem.

2.3.4.5. Kompensācija

(129) Ikgadējā kompensācija, kas jāsaņem uzņēmumam, kuram uzticētas jaunajā konvencijā noteiktās sabiedrisko pakalpojumu saistības, ir ierobežota ar likumu līdz 55 694 895 EUR. Kompensācijas summa jānosaka, pamatojoties uz metodiku, kas paredzēta *CIPE* direktīvā (sk. 48.–58. apsvērumu). Kompensāciju izmaksāja abiem uzņēmumiem šādi:

	Kompensācija, ko izmaksāja *CdI*	Kompensācija, ko izmaksāja *SNS*
2012	23 346 079 EUR (augusts–decembris)	—
2013	55 694 895 EUR	—
2014	55 694 895 EUR	—
2015	55 694 895 EUR	—
2016	15 397 836 EUR	40 297 059 EUR
2017	—	55 694 895 EUR
2018	—	55 694 895 EUR
2019	—	55 694 895 EUR

***4. tabula.* Kompensācija 2012.–2019. gadā**

(130) Jaunās konvencijas 8. pants paredz regulāri ik pēc trīs gadiem pārskatīt subsidēto darbību jomu, lai pārliecinātos, vai nav finansiālas nelīdzsvarotības. Turklāt jaunās konvencijas 9. pants nosaka, ka ļoti īpašos apstākļos, kad notiek negaidītas un strukturālas izmaiņas ieņēmumos vai izmaksās, un jebkurā gadījumā tikai pēc katra trīs gadu termiņa pirmā gada šādu pārskatīšanu puses var veikt agrāk.

2.3.5. *Pietauvošanās prioritāte*

(131) Dekrētlikuma 135/2009 19.*ter* panta 21. punktā noteikts, ka, lai garantētu teritoriālo nepārtrauktību ar salām un ņemot vērā to sabiedrisko pakalpojumu saistības, bijušās *Tirrenia* grupas uzņēmumiem, tostarp *Siremar*, jāpatur jau piešķirtā pietauvošanās un prioritāte jaunu laika nišu piešķiršanā atbilstoši procedūrām, ko noteikušas Itālijas jūras iestādes, kuras izveidotas ar 1994. gada 28. janvāra Likumu Nr. 84 un Itālijas Jūras kodeksu.

2.3.6. *Pasākumi, kas noteikti 2010. gada likumā*

(132) 2010. gada likumā bija noteikta iespēja bijušās *Tirrenia* grupas uzņēmumiem, tostarp *Siremar*, izmantot finanšu resursus, kas jau atvēlēti flotes atjaunošanai un modernizēšanai ([56]), lai apmierinātu steidzamās likvidācijas vajadzības. Proti, lai samaksātu par visas *Tirrenia* grupas modernizāciju, no diviem mehānismiem ([57]) tika atlikti 23 750 000 EUR, no kuriem 7 215 800 EUR *Siremar* vajadzībām. Bijušās *Tirrenia* grupas uzņēmumiem, kas izmantoja šos līdzekļus likviditātes nodrošināšanai, bija pienākums tos vēlāk atgriezt, lai aizvien varētu veikt nepieciešamo kuģu modernizāciju. Šāda modernizācija bija nepieciešama, lai izpildītu noteiktus starptautiskus drošības standartus, ievērojot 1996. gada Stokholmas līgumu ([58]).

(133) Turklāt 2010. gada likumā arī noteikts:

a) sākotnējās konvencijas tiek pagarinātas no 2010. gada 1. oktobra līdz *Tirrenia* un *Siremar* privatizācijas procesu pabeigšanai (sk. arī 31. apsvērumu);

b) 19.*ter* pants Dekrētlikumā 135/2009, kas ar grozījumiem pārveidots par 2009. gada likumu, tiek grozīts, tajā iekļaujot 24.*bis* punktu. Saskaņā ar minēto punktu visām oficiālajām darbībām un operācijām, ko veic, īstenojot Dekrētlikuma 135/2009 19.*ter* panta 1.–15. punkta noteikumus, piemēro fiskālu atbrīvojumu. Minētie punkti attiecas uz jūras kabotāžas nozares liberalizēšanu, privatizējot *Tirrenia* grupu;

c) lai nodrošinātu sabiedrisko pakalpojumu nepārtrauktību un atbalstītu bijušās *Tirrenia* grupas uzņēmumu privatizācijas procesu, attiecīgie reģioni var izmantot *Fondo Aree Sottoutilizzate* ("*FAS*") ([59]) resursus atbilstoši 2009. gada 6. marta *CIPE* direktīvai Nr. 1/2009 ([60]).

2.4. **Pārkāpuma procedūra Nr. 2007/4609**

(134) Pēc iepriekšējas informācijas apmaiņas starp Komisijas dienestiem un Itālijas iestādēm 2008. gada 19. decembrī Komisijas ģenerāldirektors, kurš atbild par enerģētiku un transportu, nosūtīja Itālijai informācijas pieprasījumu. Minētais pieprasījums cita starpā attiecās uz pārskatu par toreizējiem sabiedrisko pakalpojumu maršrutiem un uzdevumu sniegt sabiedriskos pakalpojumus, ko Itālija bija paredzējusi saskaņā ar ierosinātajām jaunajām konvencijām. Itālijai arī tika prasīts iesniegt sīkāku informāciju par privatizācijas plāniem attiecībā uz *Tirrenia* grupu.

(135) Itālijas iestādes 2009. gada 28. aprīļa vēstulē sniedza sīku atbildi:

— norādīja, ka sākotnējo konvenciju pagarināšana līdz 2009. gada 31. decembrim ir nepieciešama, lai sasniegtu jūras kabotāžas nozares liberalizāciju Itālijā, privatizējot *Tirrenia* grupu,

— argumentēja, ka kompensācija par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu, kas piešķirta *Tirrenia* grupai, bija nepieciešama, lai nodrošinātu teritoriālo nepārtrauktību ar salām, nodrošinot jūras savienojumus, ko nevar sniegt privātie tirgus dalībnieki,

([56]) Kā noteikts 19. panta 13.*bis* punktā Dekrētlikumā 78/2009, kas pārveidots par Likumu 102/2009 ("Likums 102/2009"), un 19.*ter* panta 19. punktā Dekrētlikumā 135/2009.

([57]) Visi līdzekļi (t. i., 7 000 000 EUR), kas paredzēti Dekrētlikuma 135/2009 19.*ter* panta 19. punktā, un 16 750 000 EUR no līdzekļiem, kas paredzēti Likumā 102/2009.

([58]) Šie drošības standarti tika sīki izklāstīti Padomes 1998. gada 17. marta Direktīvā 98/18/EK, kas transponēta Itālijas tiesību aktos ar 2000. gada 4. februāra Dekrētlikumu Nr. 45, un Eiropas Parlamenta un Padomes 2003. gada 14. aprīļa Direktīvā 2003/24/EK, kas transponēta Itālijas tiesību aktos ar 2005. gada 8. marta Dekrētlikumu Nr. 52, un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2003/25/EK, kas transponēta Itālijas tiesību aktos ar 2005. gada 14. marta Dekrētlikumu Nr. 65.

([59]) *FAS* ir valsts fonds, kas atbalsta Itālijas reģionālās politikas īstenošanu.

([60]) *Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana* Nr. 137, 2009. gada 16. jūnijs.

— norādīja, ka 2009. gada 10. martā ir pabeigts pamatīgs maršrutu racionalizācijas process. Šajā procesā tika ņemti vērā attiecīgie sociālie, nodarbinātības un ekonomiskie aspekti, kā arī vajadzība nodrošināt būtiskus savienojumus teritoriālajai nepārtrauktībai, un tā ietvaros notika apspriedes ar attiecīgajiem sešiem reģioniem. Racionalizācijas rezultātā sabiedrisko pakalpojumu neto izmaksas tika samazinātas par aptuveni 66 miljoniem EUR un tika atlaisti aptuveni 600 apkalpes locekļi, kuri bija nodarbināti visā *Tirrenia* grupā. Itālija arī atgādināja, ka 2009. gada racionalizācija papildināja agrākos centienus (kas īstenoti 2004., 2006. un 2008. gadā), lai samazinātu *Tirrenia* grupas sniegtos pakalpojumus,

— paskaidroja, ka racionalizācijas mērķi ir: i) uzturēt savienojumus, kas nepieciešami teritoriālās nepārtrauktības nodrošināšanai ar un starp salām un kontinentālo daļu, un tiesības uz veselību, mācībām un mobilitāti; ii) racionalizēt savienojumus, kuros privāti uzņēmumi nodrošina tādus pašus savienojumus tajā pašā laikposmā, sniedzot līdzīgas kvalitātes un nepārtrauktības garantijas, un iii) racionalizēt karstās sezonas un ātrgaitas savienojumus, kuros pārvadā tikai personas,

— sniedza pārskatu par maršrutiem, kuros *Tirrenia* grupas uzņēmumi sniedza pakalpojumus 2008. gadā, un samazināto maršrutu skaitu, kuros *Tirrenia* grupas uzņēmumi sniegs pakalpojumus 2009. gadā. Saskaņā ar Itālijas iestādēm pēdējie minētie maršruti veido pamatu jaunajām konvencijām, kas jānoslēdz ar jaunajiem *Tirrenia* grupas uzņēmumu īpašniekiem.

(136) Komisijas ģenerāldirektors, kurš atbild par enerģētiku un transportu, 2009. gada 21. decembrī nosūtīja Itālijas iestādēm vēstuli, kurā cita starpā norādīja, ka:

— ņemot vērā jūras kabotāžas nozares kraso pārveidošanu Itālijā un ievērojamo sociālo ietekmi, kāda atbilstīgi Itālijas iestāžu viedoklim būtu bijusi privatizācijai, ja konkursa procedūra tiktu rīkota uz vienkārša sabiedrisko pakalpojumu līguma pamata, konkursa procedūras rīkošana par kuģošanas sabiedrībām, kam ir šādi līgumi, ir pieņemama – principā un izņēmuma kārtā –, lai nodrošinātu atbilstību Padomes Regulā (EEK) Nr. 3577/92 ([61]) ("Jūras kabotāžas regula") noteiktajam Kopienas kuģu īpašnieku nediskriminācijas kritērijam,

— Kompensācija par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu bija jāpiešķir tikai par tiem maršrutiem, kuros citu uzņēmumu nepārtraukta klātbūtne visu gadu ir ierobežota. Šajā saistībā tika pieprasīti paskaidrojumi par tirgus nepilnībām noteiktos maršrutos, kuros pakalpojumu sniedz *Tirrenia* un *Caremar*. Vēstulē arī tika norādīts, ka, pamatojoties uz teritoriālās nepārtrauktības mērķi, pamatota var būt tikai vietējo (nevis starptautisko) maršrutu iekļaušana sabiedrisko pakalpojumu līgumā,

— *Tirrenia* grupas sabiedrisko pakalpojumu līgumu termiņš beidzās 2008. gada 31. decembrī, un Itālijas plānotā privatizācija var noritēt ilgāk, nekā paredzēts. Tāpēc vēstulē tika norādīts uz iespējamību, ka tiks nosūtīta oficiāla paziņojuma vēstule par nepareizu Jūras kabotāžas regulas īstenošanu.

(137) Itālijas iestādes 2010. gada 22. janvārī atbildēja uz Komisijas dienestu 2009. gada 21. decembra vēstuli:

— ņēma vērā, ka Komisija principā piekrita ierosinātajai pieejai attiecībā uz *Tirrenia* grupas privatizāciju ar jauniem sabiedrisko pakalpojumu līgumiem,

— sniedza skaidrojumus par maršrutiem, par kuriem Komisija izvirzīja vairākus jautājumus,

— pieminēja, ka uzaicinājums paust ieinteresētību par *Tirrenia* (tostarp *Siremar*) pārdošanu bija publicēts 2009. gada 23. decembrī. Itālija norādīja, ka tā ir plānojusi pabeigt visas *Tirrenia* grupas privatizāciju līdz 2010. gada 30. septembrim,

— lūdza, lai Komisija apstiprina, vai sniegtie argumenti par tirgus nepilnībām ir pietiekami.

(138) Komisija 2010. gada 29. janvārī ([62]) nosūtīja oficiālu paziņojuma vēstuli par Jūras kabotāžas regulas pārkāpumu. Minētajā vēstulē Komisija atgādināja, ka regula nosaka, ka gadījumā, ja dalībvalsts noslēdz sabiedrisko pakalpojumu līgumus vai uzliek sabiedrisko pakalpojumu saistības, to dara, nediskriminējot nevienu Kopienas kuģu īpašnieku. Saskaņā ar Jūras kabotāžas regulas 4. panta 3. punktu esošie sabiedrisko pakalpojumu līgumi var palikt

([61]) Padomes Regula (EEK) Nr. 3577/92 (1992. gada 7. decembris), ar ko piemēro principu, kurš paredz jūras transporta pakalpojumu sniegšanas brīvību dalībvalstīs (jūras kabotāža) (OV L 364, 12.12.1992., 7. lpp.). Komisija ņem vērā, ka Jūras kabotāžas regula nenosaka dalībvalstīm pienākumu privatizēt jūras transporta uzņēmumus, bet tikai paredz liberalizēt šo konkrēto tirgu.

([62]) Oficiālā paziņojuma vēstule tika pieņemta 2010. gada 28. janvārī, taču Itālijai to paziņoja tikai nākamajā dienā.

spēkā līdz attiecīgā līguma termiņa izbeigšanās dienai. Tomēr Komisija ievēroja, ka *Tirrenia* grupas uzņēmumi turpināja sniegt jūras transporta pakalpojumus pēc attiecīgo sabiedrisko pakalpojumu līgumu (sākotnējo konvenciju) termiņa beigām. Proti, minēto konvenciju termiņam bija jābeidzas 2008. gada beigās, bet Itālija tās atkārtoti pagarināja. Tāpēc Komisija aicināja Itālijas iestādes iesniegt to apsvērumus.

(139) 2010. gada 29. janvārī arī Komisijas ģenerāldirektors, kurš atbild par enerģētiku un transportu, atbildēja uz Itālijas iestāžu 2010. gada 22. janvāra vēstuli. Ģenerāldirektors norādīja, ka pamatojumi, kas sniegti attiecībā uz maršrutiem, kuros pakalpojumus sniedza *Tirrenia*, ir pietiekami, lai kliedētu iepriekš paustās bažas. Turklāt ģenerāldirektors ar gandarījumu atzīmēja, ka pēc viņa iepriekšēja pieprasījuma Itālija bija svītrojusi starptautisku savienojumu no jaunās konvencijas projekta attiecībā uz *Tirrenia*. Attiecībā uz uzdotajiem jautājumiem par maršrutiem, ko nodrošina *Caremar*, pamatojumi tika uzskatīti par apmierinošiem tikai attiecībā uz dažiem no šiem maršrutiem. Tāpēc Itālijai tika prasīts sniegt papildu skaidrojumus par dažiem *Caremar* maršrutiem. Ģenerāldirektors atgādināja, ka sabiedrisko pakalpojumu līgumi var attiekties tikai uz maršrutiem, attiecībā uz kuriem pastāv tirgus nepilnības. Ģenerāldirektors arī uzsvēra, ka viņa atbilde attiecas tikai uz atbilstību Jūras kabotāžas regulai, nevis uz valsts atbalsta jautājumiem.

(140) Itālijas iestādes 2010. gada 29. martā atbildēja uz Komisijas 2010. gada 29. janvāra oficiālo paziņojuma vēstuli:

— atgādināja, ka Komisijas dienesti to 2009. gada 21. decembra vēstulē (sk. 136. apsvērumu) principā bija piekrituši *Tirrenia* grupas privatizācijai, sasaistot uzņēmumus ar jauniem sabiedrisko pakalpojumu līgumiem,

— norādīja, ka sākotnējo konvenciju pagarināšana bija pamatota tikai ar vajadzību nodrošināt jūras sabiedrisko pakalpojumu nepārtrauktību līdz attiecīgo privatizācijas procesu pabeigšanai,

— apstiprināja savu nodomu īstenot privatizācijas procesu līdz 2010. gada 30. septembrim, lai līdz minētajam datumam liberalizētu jūras kabotāžas nozari,

— sniedza pārskatu par privatizācijas procesu attiecībā uz *Tirrenia* (tostarp *Siremar*). Itālija jo īpaši norādīja, ka pēc uzaicinājuma paust ieinteresētību publicēšanas līdz 2010. gada 19. februārim 19 subjekti bija iesnieguši 16 ieinteresētības paziņojumus. Uzticamības pārbaudes posma ietvaros 2010. gada 22. martā tika atvērta datu telpa, kas paliks atvērta līdz 2010. gada maija beigām. Tolaik Itālija prognozēja, ka pārdošanas līgumu varētu parakstīt līdz 2010. gada jūlija vidum un ka īpašumtiesības tiks nodotas līdz 2010. gada septembrim,

— precizēja, ka konkursa procedūrā attiecībā uz *Toremar* nākamajos procedūras posmos piedalīsies 11 ieinteresētās personas,

— norādīja, ka pastāvīgā nenoteiktība, kas rodas pārkāpuma procedūras turpināšanas dēļ, var apdraudēt privatizācijas procesus un arī negatīvi ietekmēt konkursā piedāvāto uzņēmumu vērtību,

— piedāvāja pilnībā sadarboties ar Komisiju, lai kliedētu atlikušās bažas saistībā ar pārkāpuma procedūru un iespējamiem valsts atbalsta jautājumiem.

(141) Itālijas iestādes 2010. gada 10. septembrī *ad hoc* sanāksmē informēja Komisiju, ka *Tirrenia* un *Siremar* privatizācijas procedūra ir atcelta galīgajā posmā un ka līdz ar to termiņš – 30. septembris – netiks ievērots. Itālijas iestādes turklāt paziņoja, ka arī konkursa procedūras saistībā ar *Caremar*, *Saremar*, *Siremar* un *Toremar* līgumiem ir aizkavētas. Vēlāk ar 2010. gada likumu sākotnējās konvencijas tika vēlreiz pagarinātas līdz *Tirrenia* un *Siremar* privatizācijas procesu pabeigšanai.

(142) Pēc šiem notikumiem Komisija 2010. gada 24. novembrī nosūtīja papildu oficiāla paziņojuma vēstuli. Minētajā vēstulē Komisija:

— atzīmēja, ka sākotnējās *Tirrenia*, *Siremar*, *Caremar*, *Saremar* un *Toremar* konvencijas tika pagarinātas automātiski un bez konkursa procedūras,

— norādīja, ka attiecīgos sabiedrisko pasūtījumu līgumus turpina piemērot, tomēr nav pabeigta neviena konkursa procedūra,

— norādīja, ka tā patur tiesības nepieciešamības gadījumā izdot argumentētu atzinumu (ņemot vērā piezīmes, ko Itālija varētu iesniegt).

(143) Komisija 2012. gada 21. jūnijā pieņēma argumentētu atzinumu par bijušās *Tirrenia* grupas trīs uzņēmumu (*Caremar*, *Laziomar* un *Saremar*) privatizācijas kavēšanu. Tā kā pārējo trīs uzņēmumu (*Tirrenia*, *Toremar* un *Siremar*) konkursa procedūras bija pabeigtas 2011. gada gaitā ([63]), argumentētais atzinums neattiecās uz šiem uzņēmumiem. Komisija norādīja, ka Itālija nebija rīkojusi konkursa procedūras sabiedrisko pakalpojumu līgumu slēgšanas tiesību piešķiršanai attiecībā uz jūras kabotāžu, ko nodrošināja uzņēmumi *Caremar*, *Laziomar* un *Saremar*, vairāk nekā trīs gadus pēc attiecīgo sākotnējo konvenciju parastā termiņa beigām. Tieši pretēji, minētās konvencijas tika pagarinātas automātiski un uz nenoteiktu laiku, tādējādi liedzot citiem Kopienas kuģu īpašniekiem konkurēt par šo līgumu slēgšanas tiesību piešķiršanu.

(144) Itālijas iestādes 2012. gada 8. augustā atbildēja uz argumentēto atzinumu, norādot, ka paziņojumi par konkursa procedūrām to uzņēmumu nodošanai, kuriem ir jauni sabiedrisko pakalpojumu līgumi, tika vai drīzumā tiks publicēti *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*. Konkrētāk, paziņojums par *Caremar* tika publicēts 2012. gada 20. jūlijā, un paziņojums par *Laziomar* tika nosūtīts publicēšanai 2012. gada 1. augustā. Visbeidzot, attiecībā uz *Saremar* 2012. gada 2. augustā tika pieņemts likums, kas noteica, ka šāds paziņojums jāpublicē līdz 2012. gada 2. oktobrim.

(145) *Compagnia Laziale di Navigazione* 2014. gada 13. janvārī kļuva par *Laziomar* jauno īpašnieku un parakstīja desmit gadu sabiedrisko pakalpojumu līgumu par savienojumiem ar Poncas salu arhipelāgu. *ATI SNAV-Rifim* 2015. gada 16. jūlijā pārņēma īpašumtiesības uz *Caremar*, un tam tika piešķirts deviņu gadu sabiedrisko pakalpojumu līgums. Visbeidzot, saskaņā ar 2014. gada lēmumu *Saremar* tika nodots likvidācijai, un 2016. gada martā sabiedrisko pakalpojumu līguma slēgšanas tiesības par maršrutiem starp Sardīniju un mazajām salām tika piešķirtas *Delcomar*.

(146) Itālijas iestādes ar 2016. gada 15. jūlija vēstuli informēja Komisiju, ka visu bijušās *Tirrenia* grupas uzņēmumu privatizācija ir pabeigta. Komisija 2016. gada 8. decembrī nolēma slēgt izmeklēšanas procedūru.

3. PROCEDŪRAS SĀKŠANAS UN PAPLAŠINĀŠANAS PAMATOJUMS

3.1. Sākotnējās starp valsti un *Siremar* noslēgtās konvencijas pagarināšana

3.1.1. *Atbilstība Altmark kritērijiem un atbalsta esība*

(147) Komisija savā 2011. gada lēmumā pauda sākotnējo viedokli, ka sabiedrisko pakalpojumu saistību definīcija nav pietiekami skaidra, tāpēc Komisija nevar izdarīt galīgu secinājumu par to, vai definīcijā ir acīmredzama kļūda. Jo īpaši, pat ja Itālijas iestādes apgalvoja, ka *Siremar* konkurenti maršrutos, kas ietilpst VTNP darbības jomā, ir uzņēmumi, kas līdzīgi sniedz jūras pakalpojumus ar valsts kompensāciju, iepriekš nenosakot vajadzīgo pakalpojumu līmeni, Komisija nevarēja secināt, vai šajos maršrutos tiešām bija nepieciešams sabiedriskais pakalpojums.

(148) Komisija sākotnēji uzskatīja, ka otrais *Altmark* sprieduma ([64]) kritērijs ir izpildīts, jo parametri, uz kuru pamata tika aprēķināta kompensācija, bija noteikti iepriekš un atbilda pārredzamības prasībām. Komisija jo īpaši atzīmēja, ka minētie parametri ir aprakstīti sākotnējā konvencijā (par kompensāciju attiecībā uz 2009. gadu) un *CIPE* direktīvā (par kompensāciju no 2010. gada).

(149) Tomēr Komisija uzskatīja, ka trešais *Altmark* sprieduma kritērijs nav izpildīts un ka uzņēmumiem var būt piešķirta pārmērīga kompensācija par sabiedrisko pakalpojumu uzdevumu veikšanu. Komisija jo īpaši pauda šaubas par to, vai 6,5 % riska prēmija, kas piemērojama no 2010. gada, atspoguļo atbilstošu riska līmeni, jo *prima facie Siremar* neuzņēmās riskus, ko parasti uzņemas šādu pakalpojumu sniegšanā.

(150) Komisija arī pauda sākotnējo viedokli, ka ceturtais *Altmark* kritērijs nav izpildīts, ciktāl par sākotnējo konvenciju pagarināšanu netika rīkots konkurss. Turklāt Komisija norādīja, ka tā nav saņēmusi pierādījumus, kas pamatotu argumentu, ka *Siremar* faktiski sniedza attiecīgos pakalpojumus par sabiedrībai viszemāko cenu.

(151) Tāpēc Komisija nonāca pie sākotnējā secinājuma, ka kompensācijas par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu, kas izmaksātas *Siremar* 2009.–2011. gadā, ir valsts atbalsts LESD 107. panta 1. punkta nozīmē. Komisija arī uzskatīja, ka minētais atbalsts būtu jāuzskata par jaunu atbalstu.

(152) Komisija 2012. gada lēmumā uzskatīja, ka, ciktāl visi nosacījumi nav mainījušies 2012. gadā un līdz jaunās konvencijas spēkā stāšanās dienai, arī kompensācija, kas piešķirta *Siremar* kopš 2012. gada 1. janvāra sākotnējās konvencijas turpmākā pagarinājuma ietvaros, ir valsts atbalsts.

([63]) Pat ja oficiālā *Tirrenia*, *Toremar* un *Siremar* īpašumtiesību nodošana notika tikai 2012. gadā.
([64]) Sk. 2003. gada 24. jūlija spriedumu *Altmark Trans* C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.

3.1.2. *Saderība*

(153) Komisija 2011. gada lēmumā pauda sākotnējo viedokli, ka uz kompensāciju par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu par 2009.–2011. gadu neattiecas ne 2005. gada VTNP lēmums ([65]), ne 2005. gada VTNP nostādnes ([66]). Tāpēc Komisija minēto pasākumu novērtēja tieši saskaņā ar LESD 106. panta 2. punktu un konstatēja, ka tai ir šaubas par to, vai ir izpildīti piemērojamie saderības nosacījumi.

(154) Komisija 2012. gada lēmumā norādīja, ka 2012. gada 31. janvārī stājās spēkā jauns VTNP aktu kopums, kas sastāv no 2011. gada VTNP lēmuma ([67]) un 2011. gada VTNP nostādnēm. Tomēr Komisija sākotnēji uzskatīja, ka kompensāciju par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu sākotnējās konvencijas pagarinājuma ietvaros nevar uzskatīt par saderīgu ar iekšējo tirgu un par tādu, uz kuru neattiecas paziņošanas prasība saskaņā ar 2011. gada VTNP lēmumu.

(155) 2010. gada likumā bija paredzēta sākotnējās konvencijas pagarināšana no 2010. gada 30. septembra līdz privatizācijas procesa beigām. *Siremar* 2010. gada likuma pieņemšanas laikā bija nonācis grūtībās (sk. 67. apsvērumu). Attiecīgi kompensāciju, ko šis uzņēmums saņēma no 2010. gada 1. oktobra līdz tā privatizācijai, nevar novērtēt, pamatojoties uz 2011. gada VTNP nostādnēm. Tādēļ, pamatojoties uz 2011. gada VTNP nostādņu 9. punktu, Komisija pauda sākotnējo viedokli, ka šis atbalsts būtu jānovērtē, pamatojoties uz 2004. gada Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādnēm.

(156) Komisija norādīja, ka šajā gadījumā 2004. gada Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādnēs noteiktie saderības kritēriji nav izpildīti, un pauda sākotnējo viedokli, ka kompensācija, kas samaksāta grūtībās nonākušajam *Siremar*, ir nesaderīgs pārstrukturēšanas atbalsts.

3.2. ***Siremar* glābšanas atbalsta nelikumīga pagarināšana**

(157) Komisija 2012. gada lēmumā pauda sākotnējo viedokli, ka glābšanas atbalsts tika nelikumīgi pagarināts no 2011. gada 28. augusta līdz 2012. gada 18. septembrim un ka glābšanas atbalsta pagarināšana šajā periodā ir nesaderīgs atbalsts *Tirrenia* un *Siremar* un, iespējams, arī to attiecīgajiem pircējiem. Komisija jo īpaši norādīja, ka Itālija nebija iesniegusi pārstrukturēšanas vai likvidācijas plānu sešu mēnešu laikā no glābšanas atbalsta pirmās daļas samaksas šiem uzņēmumiem, kā prasīts 2004. gada Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādnēs. Komisija uzskatīja, ka arī nosacījumi par glābšanas atbalsta pagarināšanu, kas noteikti 2004. gada Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādnēs, nav izpildīti.

3.3. ***Siremar* privatizācija, pretgarantija un *CdI* kapitāla palielināšana**

3.3.1. *Siremar privatizācija*

(158) Komisija 2011. gada lēmumā pauda šaubas, vai konkursa procedūra *Siremar* darbības filiāles pārdošanai ir bijusi pietiekami pārredzama un bez nosacījumiem, lai nodrošinātu, ka pārdošana notiek par tirgus cenu.

(159) Pirmkārt, Komisija norādīja, ka, lai gan uzaicinājums paust ieinteresētību tika publicēts vairākos laikrakstos un vairākās tīmekļa vietnēs, tajā nebija sīki izklāstīta pārdošanas joma un pretendentiem nebija sniegti skaidri norādījumi par procedūras turpmākajiem posmiem. Uzaicinājumā arī nebija ietverti pirmskvalifikācijas vai atlases kritēriji vai citi nosacījumi, kas pretendentiem jāizpilda, izņemot obligāto nosacījumu, proti, turpināt sniegt sabiedrisko pakalpojumu. Turklāt visa būtiskā informācija par aktīviem, uz kuriem attiecās pārdošanas procedūra, tika darīta pieejama pretendentiem tikai uzticamības pārbaudes posmā.

(160) Otrkārt, Komisija arī uzskatīja, ka konkrētas privatizācijā piemērotās prasības varētu būt ierobežojušas pretendentu skaitu un/vai ietekmējušas pārdošanas cenu. Komisija atgādināja, kāda ir tās iedibinātā prakse attiecībā uz valstij piederošu uzņēmumu aktīvu pārdošanu, ko veic valsts vai kas ir piedēvējama valstij, proti, neekonomiski apsvērumi, kādus privāts pārdevējs neizdarītu, piemēram, bažas par sabiedrisko kārtību, nodarbinātību vai reģionālo attīstību, liecina par valsts atbalsta esību, ja tie uzliek potenciālajam pircējam apgrūtinošus pienākumus un tādējādi var samazināt pārdošanas cenu.

([65]) Komisijas Lēmums (2005. gada 28. novembris) par EK Līguma 86. panta 2. punkta piemērošanu valsts atbalstam attiecībā uz kompensāciju par sabiedriskajiem pakalpojumiem dažiem uzņēmumiem, kuriem uzticēts sniegt pakalpojumus ar vispārēju tautsaimniecisku nozīmi (OV L 312, 29.11.2005., 67. lpp.).

([66]) Kopienas nostādnes valsts atbalstam attiecībā uz kompensāciju par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu (OV C 297, 29.11.2005., 4. lpp.).

([67]) Komisijas Lēmums (2011. gada 20. decembris) par LESD 106. panta 2. punkta piemērošanu valsts atbalstam attiecībā uz kompensāciju par sabiedriskajiem pakalpojumiem dažiem uzņēmumiem, kuriem uzticēts sniegt pakalpojumus ar vispārēju tautsaimniecisku nozīmi (OV L 7, 11.1.2012., 3. lpp.).

(161) *Tirrenia* un *Siremar* darbības filiāļu pārdošanas procedūras bija balstītas uz procedūru, kas noteikta *Marzano* likumā (sk. 70. apsvērumu). Tāpēc Komisija novērtēja abas procedūras kopā. Tā uzskatīja, ka ar jaunajām konvencijām uzticēto darbības filiāļu pārdošana rezultātā rada pircējiem pienākumu sniegt sabiedriskos pakalpojumus, ievērojot iepriekš noteiktas saistības attiecībā uz kvalitāti, biežumu un tarifiem, kas noteikti jaunajās konvencijās. Komisija uzskatīja, ka, piemērojot šādas saistības, valsts netiecās iegūt visaugstāko cenu, bet vēlējās sasniegt sabiedrības interešu mērķus. Komisija uzskatīja, ka ir gandrīz neiespējami, ka privāts pārdevējs būtu piešķīris tādu pašu nozīmīgumu nepārtrauktai sabiedrisko pakalpojumu nodrošināšanai.

(162) Līdzīgi Komisija uzskatīja, ka privāts pārdevējs, darbojoties normālos tirgus apstākļos, nebūtu piemērojis pienākumu saglabāt nodarbinātības līmeni divus gadus.

(163) Iepriekš izklāstīto iemeslu dēļ Komisija sākotnēji secināja, ka *Siremar* darbības filiāles privatizācijas procedūra nav bijusi pietiekami pārredzama un bez nosacījumiem, lai pati par sevi nodrošinātu, ka pārdošana notiek par tirgus cenu. Tāpēc Komisija nevarēja izslēgt, ka vai nu pārdotajai saimnieciskajai darbībai, vai pircējam tiek piešķirta ekonomiska priekšrocība.

(164) Pamatojoties uz pieejamo informāciju, Komisija arī uzskatīja, ka jebkāds atbalsts, kas varētu būt radies privatizācijas procedūras gaitā, būtu bijis nesaderīgs.

3.3.2. *Pretgarantija*

(165) 2012. gada lēmumā Komisija pauda sākotnējo viedokli, ka Sicīlijas pretgarantija attiecībā uz atliktajām *Siremar* darbības filiāles pārdošanas cenas daļām varētu būt atbalsts *CdI* kā aizņēmējam un *Unicredit* kā pirmajam galvotājam.

(166) Šķiet, ka pretgarantija ļāva *CdI* gūt labumu no garantijas, kas citādi nebūtu piešķirta vai būtu piešķirta ar citiem, mazāk izdevīgiem nosacījumiem. Komisija norādīja, ka, pamatojoties uz pieejamo informāciju, šķiet, pretgarantija netika atlīdzināta.

(167) Turklāt Komisija norādīja, ka galvenā grāmatveža pozīcija, šķiet, ietekmēja lēmumu pieņemšanas procesu Sicīlijā. Ņemot vērā viņa iesaistīšanos *Mediterranea* ikdienas vadībā un tā nozīmīgo daļu *CdI* kapitālā, Komisija uzskatīja, ka ir iespējams, ka pretgarantija tika piešķirta, lai atbalstītu *CdI* pārdošanas procesā, nevis ar tirgus nosacījumiem.

(168) Komisija arī norādīja, ka dokumenti, ko Itālija iesniedza nolūkā pierādīt, ka pretgarantijai nav bijusi nekāda ietekme, nebija datēti pirms līguma slēgšanas tiesību piešķiršanas *CdI*. Gluži pretēji – abi dokumenti tika izdoti pēc tam, kad *SNS* bija iesniegusi sūdzību Komisijai.

(169) Visbeidzot, Komisija uzskatīja, ka pretgarantija varēja radīt ekonomiskas priekšrocības arī *Unicredit* kā pirmajam galvotājam, samazinot riskus, kas saistīti ar pašu garantiju, ja pretgarantija netiek atlīdzināta ar atbilstošu prēmiju.

(170) Pamatojoties uz iepriekš minētajiem apsvērumiem, Komisija sākotnēji uzskatīja, ka pretgarantija varētu būt atbalsts *Unicredit* un *CdI*.

3.3.3. *CdI kapitāla palielināšana*

(171) 2012. gada lēmumā Komisija uzskatīja, ka *Mediterranea* veiktā kapitāla palielināšana varēja piešķirt priekšrocības *CdI*, ciktāl Sicīlija nebija rīkojusies kā privāts tirgus ekonomikas investors. Turklāt Komisija uzskatīja, ka *Mediterranea* veiktā kapitāla palielināšana tika finansēta no valsts līdzekļiem un tā bija attiecināma uz valsti.

(172) Tāpēc Komisija sākotnēji uzskatīja, ka kapitāla palielināšana varētu būt atbalsts *CdI*.

3.3.4. *Saderība*

(173) 2011. gada lēmumā, pamatojoties uz pieejamo informāciju, Komisija uzskatīja, ka jebkāds atbalsts, kas varētu būt radies privatizācijas procesa gaitā, būtu bijis nesaderīgs.

(174) 2012. gada lēmumā, pamatojoties uz pieejamo informāciju, Komisija uzskatīja, ka gan pretgarantija, gan *CdI* kapitāla palielināšana varētu būt darbības atbalsts, kas būtībā nav saderīgs ar iekšējo tirgu.

3.4. **Jaunā konvencija starp Itālijas valsti un *CdI***

(175) Komisija 2012. gada lēmumā pauda sākotnējo viedokli, ka kompensācija *Siremar* darbības filiāles pircējam (tajā laikā *CdI*) neatbilst *Altmark* spriedumā noteiktajiem kritērijiem un tāpēc ir atbalsts LESD 107. panta 1. punkta nozīmē.

(176) Komisija izdarīja šo secinājumu, pamatojoties uz šādiem apsvērumiem:

a) konkurenti, kas piedāvāja līdzīgus pakalpojumus, darbojās vismaz noteiktos maršrutos, kuros pakalpojumus sniedza *CdI*;

b) kompensācija tika aprēķināta atbilstoši *CIPE* direktīvai tā, ka uzņēmumam tika piešķirta pārmērīgi liela kompensācija par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu to pašu iemeslu dēļ, kuri izklāstīti 2011. gada lēmumā;

c) ceturtais *Altmark* sprieduma kritērijs ([68]) šķietami nebija izpildīts, ņemot vērā, ka par *Siremar* darbības filiāli, kam bija piešķirta jauna konvencija, nevis sabiedrisko pakalpojumu līgums kā tāds, tika rīkota konkursa procedūra un ka nebija pierādīts, ka tas sniedza iespēju atlasīt pretendentu, kas spēj nodrošināt pakalpojumus par sabiedrībai viszemāko cenu.

(177) Attiecībā uz *CdI* piešķirtās kompensācijas saderību Komisija vispirms to novērtēja saskaņā ar 2011. gada VTNP lēmumu. Tomēr, tā kā šķita, ka līguma darbības laiks ir garāks par desmit gadiem un tai bija šaubas par kompensācijas samērīgumu, Komisija sākotnēji pauda viedokli, ka kompensāciju nevar uzskatīt par saderīgu, pamatojoties uz 2011. gada VTNP lēmumu. Pēc tam Komisija novērtēja atbalsta saderību saskaņā ar 2011. gada VTNP nostādnēm un konstatēja, ka tai ir šaubas par to, vai ir izpildīti visi minēto nostādņu saderības nosacījumi.

3.5. **Pietauvošanās prioritāte**

(178) Komisija 2011. gada lēmumā pauda sākotnējo viedokli, ka, ciktāl par pietauvošanās prioritāti netiek piešķirta atlīdzība, attiecīgais pasākums ir normatīva priekšrocība, kas neietver valsts līdzekļu nodošanu, un tāpēc to nevar kvalificēt par valsts atbalstu. Ja par pietauvošanās prioritāti tiek piešķirta atlīdzība, Komisija uzskatīja, ka, ciktāl *Siremar* sniedz reālu VTNP un šī prioritāte tiek piešķirta tikai saistībā ar maršrutiem, uz kuriem attiecas VTNP, tā nerada papildu ekonomisku priekšrocību, jo tas ir raksturīgi VTNP sniegšanai.

(179) Tā kā Komisija bija paudusi šaubas par VTNP uzdevuma leģitimitāti, tā nevarēja izdarīt secinājumu par pasākuma saderību, ja tas būtu uzskatāms par atbalstu.

3.6. **Pasākumi, kas noteikti 2010. gada likumā**

(180) Komisija 2011. gada lēmumā pauda sākotnējo viedokli, ka 2010. gada likumā noteiktie pasākumi bija valsts atbalsts par labu bijušās *Tirrenia* grupas uzņēmumiem, tostarp *Siremar*. Minētie pasākumi bija šādi: 1) iespēja likviditātes nolūkos izmantot līdzekļus, kas bija mērķiezīmēti kuģu modernizācijai; 2) fiskālie atbrīvojumi saistībā ar privatizācijas procesu; 3) *FAS* līdzekļu iespējamā izmantošana. Komisija patiešām norādīja, ka visi iepriekš minētie pasākumi ļāva bijušās *Tirrenia* grupas uzņēmumiem izvairīties no izmaksām, kuras parasti būtu jāsedz no saviem finanšu līdzekļiem. Attiecīgi šie uzņēmumi varēja uzlabot savu kopējo finanšu stāvokli.

(181) Komisija arī pauda sākotnējo viedokli, ka minētie pasākumi, iespējams, bija darbības atbalsts, kas samazināja izmaksas, ko *Siremar* un pārējiem bijušās *Tirrenia* grupas uzņēmumiem citādi būtu jāsedz pašiem, un tādējādi šie pasākumi būtu jāuzskata par nesaderīgiem ar iekšējo tirgu.

4. ITĀLIJAS PIEZĪMES

(182) Pēc 2011. un 2012. gada lēmumiem Itālija iesniedza vairākas vēstules un dokumentus par visiem šajā lēmumā novērtētajiem pasākumiem. Šajā iedaļā ir apkopoti galvenie izklāstītie argumenti un apsvērumi ([69]).

4.1. **Par sabiedrisko pakalpojumu saistībām un konkurences vidi**

(183) Itālija iesniedza to *Siremar* nodrošināto maršrutu sarakstu, uz kuriem attiecas sabiedrisko pakalpojumu saistības, tostarp informāciju par sezonālo biežumu un grafikiem, konkurences vidi un iemesliem, kuru dēļ tika piemērotas sabiedrisko pakalpojumu saistības.

(184) Attiecībā uz reāla VTNP esību Itālija norādīja, ka sabiedrisko pakalpojumu saistības, ko tā noteica *Siremar* un vēlāk *CdI* un *SNS*, no regularitātes, nepārtrauktības un kvalitātes viedokļa nodrošina apmierinošu pakalpojumu, savienojot Sicīliju ar mazākām salām. Šis pakalpojums sniedz ieguldījumu minēto salu ekonomiskajā attīstībā, vienlaikus nodrošinot salas iedzīvotājiem būtiskās pārvietošanās vajadzības un nodrošinot, ka tiek ievērotas ar konstitūciju garantētās tiesības uz teritoriālo nepārtrauktību. Šajā kontekstā Itālija norādīja, ka sabiedrisko pakalpojumu saistības pilnībā atbilst LESD 174. panta un turpmāko pantu mērķiem un Deklarācijai Nr. 30 par salu reģioniem

([68]) Kritērija sīku aprakstu sk. 303. apsvēruma d) apakšpunktā.
([69]) Itālija arī plaši atsaucās uz ārkārtas administrācijas piezīmēm, kas izklāstītas 5.1. iedaļā.

(kas pievienota Amsterdamas līguma Nobeiguma aktam). Itālija arī atsaucās uz Eiropas Savienības Tiesas ("Tiesa") judikatūru, kas apstiprina, ka uz mērķi nodrošināt pietiekamus un regulārus kuģu satiksmes pārvadājumus uz salām, no salām un starp tām attiecas leģitīms sabiedrības interešu mērķis ([70]).

(185) Jo īpaši Itālija norādīja, ka strukturālie apstākļi visos šajos maršrutos paredz noteikt sabiedrisko pakalpojumu saistības, lai garantētu teritoriālo nepārtrauktību. Piecas 41. apsvērumā aprakstītās maršrutu paketes ir uzskatāmas par "jūras metropoles zonām": visu šo salu iedzīvotāji ir atkarīgi no Sicīlijas galvenās salas, kas nodrošina būtiskus pakalpojumus un nodarbinātību. Vienlaikus tūrisms ir aktuāls vienīgi karstajā sezonā. Tāpēc kuģošanas sabiedrībām ir komerciāla interese sniegt pakalpojumus minētajos maršrutus vienīgi karstajā sezonā. Klusajā sezonā tūristu pieprasījums gandrīz izzūd tiktāl, ka nevienā no minētajiem maršrutiem nav iespējams ienesīgi sniegt pakalpojumus ar tādu reisu regularitāti un biežumu, kāds nepieciešams lietotāju pieprasījuma apmierināšanai.

(186) Ņemot vērā šos apstākļus, gan *Siremar*, gan citiem uzņēmumiem, kurus Sicīlija izvēlējās atklātās konkursa procedūrās, ir piešķirtas sabiedrisko pakalpojumu saistības, lai nodrošinātu uzticamus un stabilus savienojumus starp minētajām salām un starp salām un Sicīliju. Nesubsidētie uzņēmumi nevarēja nodrošināt teritoriālo nepārtrauktību, jo tie sniegtu pakalpojumus šajos savienojumos vienīgi karstajā sezonā. Turklāt Itālija norādīja, ka *CdI* un vēlāk *SNS* izmantotie kuģi bieži piestāj salās nakts laikā, un tiem ir augstākas izmaksas, nodrošinot pirmo savienojumu no rīta iedzīvotājiem, kuri dodas uz darbu vai izglītības iestādi, un nodrošinot reisus neatliekamās medicīniskās palīdzības vajadzībām.

(187) Turklāt Itālija apgalvoja, ka pakalpojumi, ko sniedz uzņēmumi, uz kuriem attiecas sabiedrisko pakalpojumu saistības, un pakalpojumi, ko sniedz uzņēmumi, kuri brīvi veic darījumdarbību, nav pilnībā salīdzināmi. Konkrētāk – tikai pirmie garantētu sniegto pakalpojumu regularitāti, nepārtrauktību un kvalitāti, pateicoties saistībām, kas skaidri noteiktas konvencijās, savukārt privātie uzņēmumi būtu atkarīgi tikai no savu ienākumu no ieguldījumiem aprēķināšanas. Šajā saistībā Itālija kā piemēru minēja maršrutu Madalēna–Palau, kurā *Enermar* darbojās uz komerciāla pamata un kurā tika izbeigta pakalpojuma sniegšana bez iepriekšēja brīdinājuma. Turpretī *Saremar*, kas darbojās šajā maršrutā saskaņā ar sabiedrisko pakalpojumu līgumu, bija jāturpina sniegt pakalpojumus, un tādējādi tas efektīvi nodrošināja teritoriālo nepārtrauktību.

(188) Visbeidzot, Itālija norādīja, ka 2004. gada lēmumā ([71]) Komisija jau bija konstatējusi, ka piecās maršrutu paketēs, kurās pakalpojumus sniedza *Siremar*, neviens cits privāts uzņēmums nevar apmierināt vajadzības pēc sabiedriskajiem pakalpojumiem, jo īpaši attiecībā uz pakalpojuma nepārtrauktību visa gada garumā un izmantojamo kuģu veidu. Tāpēc, lai novērstu acīmredzamo tirgus nepilnību, bija nepieciešama valsts kompensācija. Pēc tam Itālija paskaidroja, ka gadu gaitā šī situācija nav mainījusies.

4.2. **Par iespējamo *Siremar* glābšanas atbalsta nelikumīgo pagarināšanu**

(189) Itālijas iestādes atgādina, ka tās ar 2011. gada 16. maija vēstuli bija informējušas Komisiju, ka *Tirrenia* un *Siremar*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, atmaksās valsts galvotos aizdevumus pēc *Tirrenia* un *Siremar* darbības filiāļu pārdošanas pabeigšanas, izmantojot šajā pārdošanā iegūtos līdzekļus, jo abiem uzņēmumiem bija viena ārkārtas administratīvā procedūra un viens ārkārtas komisārs. Ņemot vērā, ka 2011. gada pavasarī tika īstenotas abu uzņēmumu pārdošanas procedūras un ka 2011. gada 25. jūlijā *CIN* parakstīja līgumu par *Tirrenia* darbības filiāles pārdošanu, gan Itālijas iestādes, gan *Siremar*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, bija pārliecinātas, ka atbalstu var atmaksāt līdz 2011. gada 28. augustam.

(190) Tomēr turpmākie notikumi negaidīti aizkavēja *Tirrenia* un *Siremar* darbības filiāļu pārdošanu. Konkrēti – *Tirrenia* darbības filiāles pārdošana bija aizkavējusies, jo vajadzēja saņemt apvienošanās apstiprinājumu no Komisijas (sk. 65. apsvērumu), savukārt *Siremar* darbības filiāles pārdošana aizkavējās, atsākoties procedūrai un saistītajai tiesvedībai, kas aprakstīta 2.3.3.2. iedaļā. Attiecīgi *Siremar*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, bija jāturpina sniegt pakalpojumus daudz ilgāk, nekā bija plānots, sedzot saistītās izmaksas. Kā norādīja Itālija, *Siremar* likvidācijas plāns bija pieejams ārkārtas administrācijas tīmekļa vietnē pirms 2004. gada Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādnēs noteiktā sešu mēnešu termiņa beigām. Itālija piebilst, ka Komisija tika pastāvīgi informēta par privatizācijas procesa norisi. Visa summa, ko bija parādā *Tirrenia* un *Siremar*, tostarp procenti, tika atmaksāta valstij vien 48 dienas pēc tam, kad ārkārtas administrācija bija saņēmusi pirmo maksājumu par *Tirrenia* un *Siremar* darbības filiāļu pārdošanu.

([70]) Sk. lietu *Analir* un citi C-205/99, ECLI:EU:C:2001:107, 27. un 28. punktu.
([71]) Itālija jo īpaši atsaucās uz 105.–110. apsvērumu un 123.–153. apsvērumu 2004. gada lēmumā.

4.3. **Par *Siremar* darbības filiāles privatizāciju**

4.3.1. *Par procedūras pārredzamo un nediskriminējošo raksturu*

(191) Itālija uzsvēra, ka *Siremar* darbības filiāles privatizācija tika veikta saskaņā ar *Marcano* likumu. Lai gan attiecīgajā likumā ir minēta iespēja noteikt pircēju privātās sarunās, tas neliedz ievērot atklātības, pārredzamības un nediskriminācijas principus. Turklāt šajā gadījumā ir arī citi tiesību akti, kas nepārprotami paredz organizēt pārredzamas un nediskriminējošas konkursa procedūras. Jo īpaši 2010. gada likuma 1. panta 5.*bis* punkta b) apakšpunkts nosaka, ka ārkārtas komisāram procedūra jāierobežo līdz *"minimālajam laikam, kāds ir iespējams ārkārtas administratīvajā procedūrā, vienlaikus ievērojot konkurenci nodrošinošu, pārredzamu un nediskriminējošu konkursa procedūru, kas vajadzīga attiecībā uz pārdošanu"*.

(192) Kā norādīja Itālija, Dekrētlikuma 347/2003 4. panta 4.*quater* punktā paredzētā procedūra piedāvāja papildu garantijas attiecībā uz pārredzamību un nediskrimināciju, jo īpaši ņemot vērā neatkarīga eksperta vērtējumu par pārdodamās darbības filiāles tirgus cenu un no cenas viedokļa visizdevīgākā piedāvājuma atlasi.

(193) Itālija apgalvoja, ka visām pusēm bija vienāda piekļuve visai nepieciešamajai informācijai, lai skaidri identificētu pārdodamos aktīvus un sagatavotu piedāvājumu. Pārdošana patiešām attiecās uz aktīviem un līgumsaistībām, kas raksturīgas sabiedrisko pakalpojumu sniegšanai, proti:

a) kuģiem un palīgaprīkojumu, kas nepieciešams sabiedrisko pakalpojumu saistību izpildei;

b) līgumiem ar stratēģiskiem piegādātājiem par pakalpojumiem, kas nepieciešami normālai darījumdarbības norisei;

c) juridisku prasību iesniegt priekšlikumu par to darbinieku atkārtotu pieņemšanu darbā, kuri nepieciešami uzņēmuma darbības veikšanai, pamatojoties uz flotes apkalpes komplektēšanas tabulām (sīkāku informāciju sk. 195. apsvērumā).

(194) Itālija arī precizēja, ka viens no *Siremar* kuģiem, kas nebija nepieciešams sabiedrisko pakalpojumu sniegšanai, tika pārdots atsevišķā pārdošanas procedūrā. Šis kuģis tādējādi nebija iekļauts konkursā par *Siremar* darbības filiāli (sk. arī 4.3.2. iedaļu).

(195) Konkrēti attiecībā uz pienākumu saglabāt nodarbinātības līmeni Itālija uzsvēra, ka uz *Tirrenia* un *Siremar* darbības filiāļu pārdošanu neattiecās Civilkodeksa 2112. panta darbības joma, tāpēc nenotika darbinieku (un viņu esošo līgumu) automātiska nodošana veiksmīgajiem pretendentiem. Vienīgais juridiskais pienākums veiksmīgajiem pretendentiem bija pieņemt atpakaļ darbā pārdevēja darbiniekus (pamatojoties uz jauniem līgumiem) un saglabāt nodarbinātības līmeni divus gadus, kā prasīts Dekrētlikuma 270/1999 63. panta 2. punktā. Tomēr tas nenozīmēja, ka *Siremar* darbinieki tiks automātiski nodoti pircējam. Turklāt šis pienākums attiecās tikai uz darbiniekiem, kuri saskaņā ar darbības filiāles darījumdarbības plānu un apkalpes komplektēšanas tabulām tika uzskatīti par svarīgiem nepārtrauktai sabiedrisko pakalpojumu nodrošināšanai.

(196) Itālija apgalvoja, ka šādu pienākumu, kuru nosaka vispārējie valsts tiesību akti un kura mērķis ir nodrošināt sabiedrisko pakalpojumu darbības un izpildes nepārtrauktību, ar tādiem pašiem nosacījumiem būtu piemērojis privāts pārdevējs.

(197) Pēc uzaicinājuma paust ieinteresētību publicēšanas itāļu un angļu valodā ārkārtas administrācijas tīmekļa vietnē un vairākos valsts un starptautiskos laikrakstos un speciālās tīmekļa vietnēs tika saņemti pieci ieinteresētības paziņojumi (sk. 76. un 77. apsvērumu). Itālijas ieskatā tas pierāda, ka šā uzaicinājuma saturs ļāva skaidri identificēt, kas tiek pārdots un kāds ir īstenojamās procedūras veids, vienlaikus aizsargājot sensitīvu komercinformāciju (galvenokārt nolūkā aizsargāt potenciālo pircēju intereses). Uzticamības pārbaudes posmā subjektiem tika sniegta sīka informācija cita starpā par konkrētajiem pārdodamajiem aktīviem, darījumdarbības plānu, jaunās konvencijas projektu (sk. 77. apsvērumu).

(198) Tāpēc Itālija apgalvoja, ka visiem subjektiem, kas bija ieinteresēti iegādāties *Siremar* darbības filiāli, bija pārredzamā un nediskriminējošā veidā sniegta informācija, kas vajadzīga piedāvājuma sagatavošanai, pilnībā pārzinot faktus.

4.3.2. *Par to aktīvu pārdošanu, kas neietilpst Siremar darbības filiāles darbības jomā*

(199) Itālija paskaidroja, ka ārkārtas komisārs izsludināja neatkarīgas, pārredzamas un nediskriminējošas konkursa procedūras, lai pārdotu septiņus kuģus ([72]), kas *Tirrenia* un *Siremar* nebija vajadzīgi sabiedrisko pakalpojumu sniegšanai. 2010. gada 10. decembrī vietējos un starptautiskos laikrakstos un arī dažādās specializētās publikācijās tika publicēti uzaicinājumi paust ieinteresētību. Beidzoties divreiz pagarinātajam termiņam, attiecībā uz sešiem

([72]) Proti, tika organizētas divas konkursa procedūras: viena procedūra attiecībā uz *Tirrenia* ātrgaitas prāmjiem *Aries*, *Taurus*, *Capricorn*, *Scorpio*, *Scatto* un *Siremar* ātrgaitas prāmi *Guizzo* un atsevišķa procedūra attiecībā uz *Tirrenia* motorkuģi *Domiziana*.

ātrgaitas prāmjiem, tostarp *Siremar* ātrgaitas prāmjiem, tika saņemti piedāvājumi vienīgi demontāžas nolūkos. Tika mēģināts iegūt dārgāk vērtētus piedāvājumus, taču šādi piedāvājumi netika saņemti. Ārkārtas komisārs 2011. gada 12. un 14. jūlijā pēc Ekonomikas attīstības ministrijas atļaujas saņemšanas pārdeva kuģus pretendentam, kurš bija iesniedzis dārgāko vērtēto piedāvājumu.

4.3.3. *Par Siremar darbības filiāles aktīvu sasaistīšanu ar jaunu konvenciju*

(200) Pirmkārt, Itālija argumentēja, ka lēmums privatizēt aktīvus, vienlaikus uzticot sabiedrisko pakalpojumu saistības, tika pieņemts, lai nodrošinātu netraucētu jūras kabotāžas nozares liberalizāciju. Itālija norāda, ka šī stratēģija tika apspriesta ar Komisiju iepriekš (sk. 2.4. iedaļu) un tika atzīta par principā atbilstošu Jūras kabotāžas regulai.

(201) Turklāt Itālija uzskatīja, ka, ņemot vērā tolaik dominējošos tirgus apstākļus, ir atbilstoši *Tirrenia* un *Siremar* darbības filiāļu aktīvus sasaistīt ar jaunām konvencijām. Laikā, kad notika ekonomikas lejupslīde un būtiski samazinājās pieprasījums pēc jūras transporta nozares, iespēja izmantot darbības filiāļu floti jaunajās konvencijās noteikto sabiedrisko pakalpojumu maršrutu nodrošināšanai bija dzīvotspējīga darījumdarbības iespēja, nevis faktors, kas mazina darbības filiāļu tirgus vērtību. Tāpēc Itālija uzskatīja, ka tas nevarēja būt negatīvi ietekmējis konkursa procedūru un rezultātā iegūto cenu.

(202) Šajā saistībā Itālija atgādināja, ka no septiņiem kuģiem, kas nebija iekļauti *Tirrenia* un *Siremar* darbības filiāļu darbības jomā (sk. 199. apsvērumu), seši bija jāpārdod demontāžas nolūkos. Itālija uzskata, ka, ņemot vērā jūras transporta tirgus sarežģītību un tolaik notiekošo ekonomikas lejupslīdi, bija neiespējami iegūt labāku cenu par uzņēmuma aktīviem, pat ja konkursa procedūra tiktu atkārtota vai ja aktīvi netiktu apvienoti ar jauno konvenciju.

(203) Visbeidzot, Itālija norādīja, ka ne *SNS*, ne citiem nozares uzņēmumiem nebija tāda izmēra un specifikāciju flotes un apkalpes, kas vajadzīgas, lai sniegtu jaunajā konvencijā noteiktos pakalpojumus ([73]). Tāpēc vienīgais veids, kā veiksmīgi uzdot sniegt šos pakalpojumus, bija sasaistīt tos ar *Siremar* darbības filiāles aktīviem, lai uzņēmums būtu pienācīgi aprīkots sabiedrisko pakalpojumu saistību izpildei.

4.3.4. *Par neatkarīgā eksperta iecelšanu*

(204) Itālija apgalvoja, ka 2010. gada 16. decembrī piecas vadošās finanšu iestādes, kas nebija saistītas ar *Tirrenia* grupu, tika aicinātas iesniegt piedāvājumus par *Siremar* darbības filiāles novērtēšanu. Neviena no uzaicinātajām iestādēm neiesniedza piedāvājumu līdz noteiktajam termiņam.

(205) *Banca Profilo* vēlāk pauda ieinteresētību uzņemties neatkarīgā konsultanta lomu ar tādiem pašiem nosacījumiem, kādi noteikti atlases procedūrā. Ar 2011. gada 4. februāra dekrētu ministrs iecēla *Banca Profilo* par neatkarīgo ekspertu *Tirrenia* un *Siremar* darbības filiāļu tirgus vērtības noteikšanai.

4.3.5. *Par procedūras pārredzamību*

(206) Itālija aprakstīja *Siremar* darbības filiāles pārdošanas procedūru un Itālijas administratīvo tiesu spriedumus (sk. 2.3.3.2. iedaļu), kas apstiprināja, ka ir ievēroti vispārējie konkurētspējas, pārredzamības un nediskriminācijas principi. Tika ievērota Dekrētlikuma 347/2003 4. panta 4.*quarter* punktā noteiktā procedūra, kas ļāva pilnībā sasniegt ārkārtas administrācijas mērķus, tostarp iegūt pēc iespējas augstāku pārdošanas cenu. Tas ir saistīts ar dažiem procedūrā iekļautajiem aizsardzības pasākumiem, tostarp jo īpaši ar neatkarīga eksperta noteikto minimālo cenu. Turklāt visām personām, kuras bija paudušas interesi par procedūru, savlaicīgi tika sniegta visa attiecīgā informācija, kas ļāva iesniegt piedāvājumu.

(207) Itālija arī apstiprināja, ka vairāku piedāvājumu saņemšanas gadījumā līguma slēgšanas tiesību piešķiršanas kritērijs ir visaugstākā cena, kā paredzēts procedūrai piemērojamajos īpašajos noteikumos.

4.3.6. *Par pirmo un otro Ecorys ziņojumu*

(208) Izmeklēšanas gaitā Itālija tika aicināta iesniegt piezīmes (sk. 13. apsvērumu) par pirmo *Ecorys* ziņojumu. Itālija piekrita *Ecorys* secinājumam, ka ne privatizācijas sasaiste ar jaunās konvencijas piešķiršanu, ne nosacījums attiecībā uz darbaspēku nesamazināja *Siremar* darbības filiāles tirgus vērtību.

([73]) 2010. gadā *Siremar* darbības filiālē bija 18 kuģi un gandrīz 500 darbinieku.

(209) Attiecībā uz iepriekš minēto sasaisti Itālija jo īpaši atsaucās uz *Ecorys* paziņojumu, ka pārdošanas brīdī vienīgā alternatīva aktīvu pārdošanai saskaņā ar sabiedrisko pakalpojumu režīmu bija *Siremar* darbības filiāles likvidācija. Itālija arī atkārtoja, ka laikā, kad prāmju nozarē bija krīze, ko raksturoja ievērojams pieprasījuma samazinājums, iespēja izmantot *Siremar* floti konvencijā norādītajiem sabiedrisko pakalpojumu maršrutiem bija noderīga darījumdarbības iespēja, nevis faktors, kas varētu samazināt aktīvu vērtību.

(210) Attiecībā uz nosacījumu par darbaspēku Itālija uzsvēra *Ecorys* secinājumu, ka nav elementu, kas norādītu, ka šim nosacījumam bija būtiska ietekme uz *Siremar* darbības filiāles vērtību. Itālija arī atgādināja, ka šis nosacījums izrietēja no Dekrētlikuma 270/1999 63. panta 2. punkta un attiecās tikai uz darbiniekiem, kuri bija vajadzīgi, lai garantētu attiecīgo darījumdarbību atbilstoši flotes apkalpes komplektēšanas tabulām. Flotes apkalpes komplektēšanas tabulas: i) nosaka kvalitatīvo un kvantitatīvo sastāvu apkalpei, kas vajadzīga kuģa ekspluatācijai saskaņā ar kuģošanas drošības tiesību aktiem; ii) tiek izveidotas ar ministra dekrētu; iii) tās sagatavo komiteja, kurā kā konsultanti piedalās organizācijas, kas pārstāv darbiniekus un kuģu īpašniekus. Turklāt Itālija piebilda, ka, lai gan *Siremar* darbības filiāles pircējam ir jāpiedāvā darbs visiem darbiniekiem, kuri ir vajadzīgi sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas garantēšanai, tas ir jādara, pamatojoties uz citiem darba līgumiem, nevis tiem, kas bijuši noslēgti iepriekš.

(211) Vispārīgāk attiecībā uz darbības filiāles vērtību pirmajā *Ecorys* ziņojumā bija secināts, ka aplēstā *Siremar* darbības filiāles vērtība varētu būt bijusi par aptuveni 4,6 % lielāka nekā vērtība, ko bija norādījis Itālijas iestāžu ieceltais eksperts *Banca Profilo*. Tomēr Itālija uzskatīja, ka šī starpība varētu būt skaidrojama ar to, ka abiem ekspertiem bija jāpaļaujas uz prognozēm par vairākiem tehniskiem parametriem un ka šādās prognozēs pēc būtības parasti pastāv noteikta starpības robeža. Turklāt Itālija norādīja, ka, pateicoties abiem *SNS* un *CdI* piedāvājumiem, cena, kas tika sasniegta, veicot pirmo nodošanu *CdI* (69,15 miljoni EUR), bija par 14 miljoniem EUR augstāka nekā *Banca Profilo* noteiktā minimālā cena. Itālijas iestādes iesniedza arī *Banca Profilo* sagatavotu pretvērtējumu, kurā sīki izskaidrotas atšķirības salīdzinājumā ar *Ecorys* ziņojumu, apgalvojot, ka tās pieņēmumi labāk ataino pārbaudāmo situāciju ([74]).

(212) Itālija arī norādīja, ka *Siremar* darbības filiāles īpašumtiesību nodošana notika vairāk nekā divus gadus pēc atsauces datuma, ko *Banca Profilo* un *Ecorys* izmantoja saviem novērtējumiem. Šajā laikposmā *Siremar* darbības filiāles aktīvu vērtība samazinājās un ekonomiskais klimats būtiski pasliktinājās. Šā iemesla dēļ Itālija secināja, ka nevar būt šaubu par to, ka dienā, kad tika pabeigta *Siremar* darbības filiāles pārdošana *CdI*, cenas nosacījumi, par kuriem vienojās puses, pilnībā atspoguļoja uzņēmuma aktīvu tirgus vērtību.

(213) Visbeidzot, vēlākajos privatizācijas procedūras posmos Itālija iesniedza arī otro *Ecorys* ziņojumu, kurā tika apstiprināts, ka *SNS* piedāvājums atbilst *Siremar* darbības filiāles tirgus vērtībai, kas atjaunināta vairāk nekā četrus gadus pēc pirmā novērtējuma (sk. 2.3.3.7. iedaļu). Tāpēc, pat ja galīgā pārdošana *SNS* 2016. gadā notika par zemāku cenu, nekā norādīta pirmajā *Ecorys* ziņojumā, kas procesuālo noteikumu dēļ ārkārtas administrācijai bija jāignorē, Itālija uzskata, ka cenas nosacījumi, par kuriem puses vienojās, pilnībā atainoja pārdodamo uzņēmuma aktīvu tirgus vērtību.

4.3.7. *Par valsts tiesvedību un galīgo piešķiršanu SNS*

(214) Itālija iesniedza vairākas vēstules nolūkā informēt Komisiju par dažādiem valsts tiesvedības posmiem administratīvajās tiesās un par *Siremar* darbības filiāles galīgo piešķiršanu *SNS* (sk. 93.–100. apsvērumu).

(215) Itālija apgalvoja, ka šie notikumi neraisa šaubas par to, ka *Siremar* darbības filiāles pārdošanas procedūra ir atklāta, pārredzama un nediskriminējoša (sk. 4.3.5. iedaļu). Itālija uzsvēra, ka Itālijas administratīvo tiesu nolēmumos nav atzīts, ka pārdošanas procedūras izstrāde un izpilde bija kļūdaina, bet drīzāk lielākā uzmanība ir pievērsta vienam *CdI* piedāvājuma elementam, proti, pretgarantijai, kas *Siremar*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, nebija zināma, kad līguma slēgšanas tiesības pirmo reizi tika piešķirtas *CdI* ([75]). Tāpēc Itālija secināja, ka, piemērojot Lēmumu 592/14, kā izklāstīts 96.–100. apsvērumā, procedūra ir pareizi pabeigta, piešķirot darbības filiāli *SNS*.

([74]) Šīs atšķirības jo īpaši attiecas uz bezriska un tirgus riska likmēm, beta rādītājiem un parāda izmaksām. Piemēram, *Banca Profilo* izmantoja Itālijas valdības desmit gadu obligāciju likmes kā bezriska likmi, jo *Siremar* darbības filiāle darbojas tikai Itālijā. Savukārt *Ecorys* izmantoja zemākās Vācijas valdības obligāciju likmes, kuras, kā norāda *Banca Profilo*, pārāk zemu novērtē darbības filiāles kapitāla izmaksas. Turklāt tirgus riska prēmijai gan *Ecorys*, gan *Banca Profilo* izmantoja Itālijai noteikto, taču *Banca Profilo* pievienoja 1 % īpašo risku, kas saistīts ar to, ka *Siremar* sniedz pakalpojumus tikai Sicīlijā, kas būtu riskantāk nekā vidēji Itālijā.

([75]) Tā kā *Unicredit* izsniegtajā apstiprinājuma vēstulē nebija minēta pretgarantijas esība.

4.4. **Par jaunās konvencijas atbilstību *Altmark* kritērijiem**

(216) Itālija atgādināja, ka tā bija paziņojusi kompensāciju par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu, kas jāmaksā saskaņā ar jauno konvenciju, tikai juridiskās noteiktības apsvērumu dēļ, jo tā uzskatīja, ka šis pasākums nav valsts atbalsts (sk. 9. apsvērumu). Itālijas iestādes jo īpaši argumentēja, ka visi četri *Altmark* kritēriji ir izpildīti šādu iemeslu dēļ:

a) jūras transporta pakalpojumi, kā tos definējušas Itālijas iestādes jaunajā konvencijā, ir svarīgi Sicīlijas mazāko salu ekonomiskajai attīstībai, vienlaikus arī apmierinot šo salu kopienu iedzīvotāju pamatvajadzības pēc transporta pakalpojumiem un nodrošinot Itālijas Konvencijā noteikto tiesību uz teritoriālo nepārtrauktību ievērošanu. Jaunajā konvencijā ir skaidri noteikti pakalpojumi, kuģi, grafiki un tarifu ierobežojumi. Tāpēc Itālija argumentēja, ka sabiedrisko pakalpojumu saistības ir skaidri definētas un ka pirmais *Altmark* kritērijs ir izpildīts;

b) parametri, uz kuru pamata tika aprēķināta kompensācija, ir sīki izskaidroti *CIPE* direktīvā un ir izmantoti jaunajā konvencijā (un tās pielikumos), savukārt maksimālās kompensācijas summas ir noteiktas 2009. gada likumā. Tāpēc Itālija argumentēja, ka šie parametri bija noteikti iepriekš objektīvā un pārredzamā veidā un ka otrais *Altmark* kritērijs ir izpildīts;

c) sabiedrisko pakalpojumu sniedzējs uzņemas visus darbības riskus (sk. arī 4.5. iedaļu) apmaiņā pret fiksētu subsīdijas likmi, nesniedzot noteiktību par visu tā izmaksu segšanu. Šā iemesla dēļ Itālija argumentēja, ka 6,5 % riska prēmija ir atbilstoša darbībai, neradot pārmērīgas kompensācijas piešķiršanu par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu. Tāpēc arī trešais *Altmark* kritērijs ir uzskatāms par izpildītu;

d) *Siremar* darbības filiāle tika privatizēta, rīkojot atklātu konkursa procedūru, aptverot aktīvus, kas nepieciešami sabiedrisko pakalpojumu sniegšanai, apvienojumā ar jaunu divpadsmit gadu konvenciju par minētā pakalpojuma sniegšanu. Tā kā konkursa procedūrā tika ievēroti konkurences, pārredzamības un nediskriminācijas principi un līguma slēgšanas tiesību piešķiršanas kritērijs bija visaugstākā cena, Itālija argumentēja, ka arī ceturtais *Altmark* kritērijs ir izpildīts.

4.5. **Par 6,5 % riska prēmiju, kas noteikta *CIPE* direktīvā un piemērojama kopš 2010. gada**

(217) Itālija norādīja, ka neatkarīgi no likumā noteiktās 6,5 % riska prēmijas 2009. gadā *Siremar* izmaksātā kompensācija bija 67 009 405 EUR. Sākot no 2010. gada, maksimālā kompensācijas summa tika noteikta 55 694 895 EUR apmērā. Itālija norādīja, ka tas ir samazinājums par 25 %. Tas liek *Siremar* darbības filiāles pircējam ievērojami palielināt darbību efektivitāti, lai izmaksas ierobežotu līdz fiksētajai subsīdijas summai visā jaunās konvencijas darbības laikā un lai kompensētu inflāciju ilgā laikposmā nākotnē.

(218) Itālija norādīja, ka *CIPE* direktīva paredz, ka, lai noteiktu kapitāla atdevi, pamatojoties uz *WACC* formulu (sk. 49.–58. apsvērumu), izmanto 6,5 % riska prēmiju. Tomēr, tā kā 2009. gada likumā ir noteikta maksimālā kompensācijas summa, aprēķins tika vienkāršots, piemērojot 6,5 % kā vienotas likmes kapitāla atdevi, lai pārbaudītu jebkādu pārmērīgu kompensāciju. Šo pieeju piemēro saskaņā ar jauno konvenciju. Itālijas iestādes arī pierādīja, ka, piemērojot pilno metodiku, kas noteikta *CIPE* direktīvā, rezultātā varēja tikt iegūta kapitāla atdeve, kas – vismaz pēc dažiem gadiem – būtu pārsniegusi 6,5 % (t. i., 8,87 %). Šā iemesla dēļ Itālija uzskata, ka tās vienkāršotā pieeja ir konservatīva un nepieļauj lielāku kompensāciju *Siremar*, *CdI* vai *SNS* par to, kas noteikta *CIPE* direktīvā.

(219) Itālija arī apgalvoja, ka kapitāla atdeve 6,5 % apmērā ataino risku, ko rada *Siremar*, *CdI* vai *SNS* uzticētās darbības, un ka sabiedrisko pakalpojumu kompensācija nebija pārmērīga šādu iemeslu dēļ:

a) daži makroekonomikas pētījumi piešķir riska prēmiju noteiktai valstij vai ģeogrāfiskajam apgabalam. Kā norādījusi *IESE* Biznesa skola, 6,4 % būtu Itālijai piemērots valsts risks. Tāpēc riska prēmija 6,5 % apmērā būtu saprātīga atdeve;

b) jaunā konvencija paredz, ka kompensācijas līmenis ir jāaprēķina, pamatojoties uz prognozēto ieņēmumu un izmaksu attīstību. Atšķirībā no sākotnējām konvencijām jaunā konvencija nenosaka pilnīgu un automātisku kompensāciju par darbības izmaksu (piemēram, darbaspēka, degvielas, fraktēšanas izmaksu) palielinājumu. Riskus, kas saistīti ar izmaksu palielinājumu, kā arī riskus, kas saistīti ar satiksmes apjomu, pilnībā uzņemas uzņēmums. Jo īpaši uzņēmums uzņemas visus ar pakalpojumu saistītos riskus un tam nav garantijas, ka tam tiks piešķirta pietiekama kompensācija visu izmaksu segšanai. Šis apstāklis nemainās arī tad, ja ņem vērā jaunās konvencijas 8. un 9. pantu, jo uzņēmums aizvien ir pakļauts kavējumu riskam starp brīdi, kad notiek

šāda nelīdzsvarotība, un brīdi, kad var tikt veiktas korekcijas. Itālija iesniedza *CdI* un *SNS* ikgadējos maršrutu pārskatus par laikposmu no 2012. gada augusta līdz 2019. gada decembrim, lai pierādītu, ka nav piešķirta pārmērīga kompensācija saskaņā ar jauno konvenciju ([76]);

c) sākotnējās konvencijas pagarināšanas pirmajā gadā – 2009. gadā – tika piemērota sākotnējā konvencijā noteiktā kompensācijas aprēķināšanas metodika, kas neietvēra 6,5 % riska prēmiju. Tajā gadā Itālija sniedza sīki izklāstītu kompensācijas aprēķinu saskaņā ar sākotnējo konvenciju un maršrutu pārskatus. Turpmākajos pagarināšanas gados, t. i., 2010. gadā, 2011. gadā un no 2012. gada janvāra līdz jūlijam, kompensācijas aprēķināšanai tika piemērota *CIPE* metodika, kas ietvēra 6,5 % riska prēmiju. Tomēr Itālija uzsvēra, ka papildus *CIPE* metodikai no 2010. gada tika piemērota arī 2009. gada likumā noteiktā maksimālā summa 55,7 miljonu EUR apmērā. Minētā summa nebūtu pietiekama, lai segtu *Siremar* sabiedrisko pakalpojumu saistības, jo palielinājās degvielas izmaksas, mainījās EUR/USD maiņas kurss un Itālijā radās krīze kravu un pasažieru pārvadājumu jūras transporta nozarē. Lai pamatotu šo apgalvojumu, Itālija iesniedza ārkārtas administrācijas ceturkšņa ziņojumus, 2010. gada maršrutu pārskatus un vēstules, ko *Tirrenia* un *Siremar*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, 2010. gada aprīlī un jūnijā nosūtīja Transporta ministrijai ([77]).

4.6. **Par jaunās konvencijas atbilstību 2011. gada VTNP lēmumam**

(220) Pat ja Itālija uzskatīja, ka kompensācija par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu, kas samaksāta saskaņā ar jauno konvenciju, nav valsts atbalsts, tā ir arī argumentējusi, kāpēc šis pasākums atbilstu 2011. gada VTNP lēmumam, ja tas būtu atbalsts.

(221) Itālija atgādināja, ka Komisijas novērtējumā par VTNP reālo raksturu tiek pārbaudīts tikai tas, vai dalībvalsts ir pieļāvusi acīmredzamu kļūdu, definējot pakalpojumu kā VTNP. Ņemot vērā šos apstākļus, Itālija aprakstīja jaunajā konvencijā noteiktos maršrutus un norādīja, ka visi savienojumi strukturāli paredz noteikt sabiedrisko pakalpojumu saistības gan *Siremar*, gan citiem uzņēmumiem.

(222) Itālija arī iesniedza ikgadējos pasažieru pārvadājumu datus par abiem finanšu gadiem pirms VTNP piešķiršanas (t. i., 2010. un 2011. gadu), lai argumentētu, ka 2011. gada VTNP lēmuma 2. panta 1. punkta d) un e) apakšpunktā noteiktais maksimālais ierobežojums, kas ir 300 000 pasažieru, nav pārkāpts atsevišķos maršrutos, kuros *Siremar* sniedza pakalpojumus. Turklāt Itālija apgalvoja, ka ir ievērots 2011. gada VTNP lēmuma 2. panta 4. punkts, jo, pārdodot *Siremar* darbības filiāli konkurenci nodrošinošā, pārredzamā un nediskriminējošā konkursa procedūrā, tika pilnībā ievērotas Jūras kabotāžas regulas prasības.

(223) Itālija apgalvoja, ka jaunā konvencija atbilst visiem nosacījumiem, kas piemērojami attiecībā uz pilnvarojuma aktiem, kā noteikts 2011. gada VTNP lēmuma 4.–9. pantā. Proti, konvencijā ir sīki izklāstītas sabiedrisko pakalpojumu saistības, to termiņš, kompensācijas mehānisms (pamatojoties uz *CIPE* direktīvu un 2009. gada likumu) un mehānismi, lai izvairītos no pārmērīgas kompensācijas piešķiršanas un lai atgūtu pārmērīgi izmaksātu kompensāciju. Visbeidzot, Itālija norādīja uz pasākumiem, kas tiek veikti, lai nodrošinātu stingru atbilstību jaunās konvencijas noteikumiem, kas ietver tiesiskās aizsardzības līdzekļu un finanšu sankciju sistēmu.

4.7. **Par pretgarantiju**

(224) Itālija apgalvoja, ka dokumenti, ko potenciālie pretendenti iesniedza konkursa procedūras laikā, neliecināja par to, ka *CdI* veiksmīgajam piedāvājumam bija pievienota pretgarantija, kas nodrošināja *Unicredit* apstiprinājuma vēstuli. Patiešām, minētajā vēstulē nebija ne tiešas, ne netiešas norādes uz Sicīlijas pretgarantijas esību. Saskaņā ar Itālijas sniegto informāciju konkursā uzvarēja *CdI*, jo tā piedāvājums atbilda visām prasībām un bija izdevīgāks nekā *SNS* piedāvājums. Itālija arī apgalvoja, ka saiknes neesību starp apstiprinājuma vēstuli un Sicīlijas pretgarantiju apstiprina tas, ka pat pēc tam, kad Sicīlija atsauca šo pretgarantiju ([78]), *Unicredit* apstiprināja savu apņemšanos attiecībā pret *CdI* un pēc tam izsniedza bankas garantiju, kas adresēta *Siremar*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, lai segtu *CdI* maksājuma daļas ([79]).

([76]) Komisija norāda, ka šajos datos bija nepilnības saistībā ar valsts tiesvedību un abām darbības filiāles piešķiršanām (jo īpaši 2015. gada rādītājus nebija apstiprinājis ārējs konsultants, un nebija iesniegti dati par laikposmu no 2016. gada 1. janvāra līdz 10. aprīlim).

([77]) Šajās vēstulēs uzņēmumi apgalvoja, ka 2009. gada likumā noteiktās kompensācijas par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu summas nebūs pietiekamas, lai segtu pakalpojuma neto izmaksas, ņemot vērā naftas cenu pieaugumu. 2010. gada jūnija vēstulē summu uzskatīja par "pagaidām" pietiekamu *Siremar*, taču tika prognozēts, ka *Tirrenia* pietrūks jau 23,1 miljons EUR.

([78]) Ar reģiona galvenā grāmatveža vēstuli.

([79]) 2012. gada 3. februārī *Unicredit* atdeva Sicīlijai *CdI* pretgarantiju un apstiprināja, ka paša *Unicredit* garantija nav saistīta ar Sicīlijas pretgarantiju. Pēc tam garantija stājās spēkā 2012. gada 31. jūlijā, kad tika pabeigta *Siremar* darbības filiāles pārdošana.

(225) Itālija arī iesniedza dažus dokumentus, lai pierādītu, ka pretgarantija nav piešķīrusi *CdI* selektīvu priekšrocību un attiecīgi nav uzskatāma par valsts atbalstu. Konkrēti, Itālija iesniedza: garantijas līgumu, ko 2011. gada 20. novembrī parakstīja *CdI* akcionāri (t. i, Sicīlija, *Mediterranea*, *Isolemar S.r.l.*, *Lauro.it S.p.A.* un *Davimar*), ar ko tie vienojās kopīgi garantēt *CdI* veiksmīgo piedāvājumu līdz 35 miljonu EUR apmēram; un *Unicredit* 2012. gada 10. maija vēstuli, kurā tas informēja *CdI* par nosacījumiem, kas attiecas uz tā garantiju, īpaši prēmiju vismaz 250 bāzes punktu gadā. Saskaņā ar Itālijas sniegto informāciju pretgarantijā nevarēja būt valsts atbalsta elementi, ja tās vēlāka atcelšana neietekmēja tās saņēmēja tiesības un pienākumus. Tādējādi minētie dokumenti pierādītu, ka nosacījumi atbalsta konstatēšanai garantijā, kā noteikts Savienības iedibinātajā judikatūrā, šajā gadījumā nepastāv.

4.8. **Par pietauvošanās prioritāti**

(226) Itālijas iestādes argumentēja, ka, piešķirot pietauvošanās prioritāti, netika vai netiek zaudēti valsts līdzekļi. Patiešām, visi prāmju uzņēmumi maksā regulāru maksu attiecīgajām ostu iestādēm par pietauvošanos neatkarīgi no tā, vai tie sniedz sabiedriskos pakalpojumus. Šī pietauvošanās prioritāte ir piemērojama tikai sabiedrisko pakalpojumu maršrutiem, un Komisija to pieņēma ar 2011. gada 24. janvāra vēstuli, kas nosūtīta saistībā ar pārkāpuma procedūru Nr. 2007/4609 (sk. 2.4. iedaļu), ciktāl tā attiecās vienīgi uz minētajiem maršrutiem. Turklāt Itālija paskaidroja, ka *Siremar* un tā pēcteči nav maksājuši un nemaksā nekādu papildu maksu par šo pietauvošanās prioritāti.

(227) Tā kā par pietauvošanās prioritāti nav jāmaksā, *Siremar* un tā pēctečiem piešķirto priekšrocību naudas izteiksmē, ja tāda ir piešķirta, nevar izteikt skaitļos. Tomēr Itālija norādīja, ka praktiski pietauvošanās prioritāte būtu piemērojama vienīgi ierobežotos apstākļos, ņemot vērā lielākās daļas ostu lielumu, kā arī iepriekšēju pienākšanas un atiešanas laiku plānošanu.

4.9. **Par pasākumiem, kas noteikti 2010. gada likumā**

(228) Itālija neapstrīdēja, ka *Siremar* saņēma 7 215 800 EUR kuģu modernizācijai, kas bija vajadzīga, lai izpildītu starptautiskos drošības standartus (saukti par "Stokholmas līdzekļiem"). Tomēr Itālijas iestādes apstiprināja, ka šie līdzekļi tika izmantoti vienīgi, lai apmaksātu kuģu modernizāciju. Patiešām, līdz 2011. gada 21. oktobrī tika noslēgts pārdošanas līgums ar *CdI*, vēl bija jāiztērē tikai 580 600 EUR. *Siremar*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, iztērēja šos atlikušos līdzekļus 2012. gada janvārī pirms darbības filiāles nodošanas *CdI*, lai veiktu dažus vēl nepabeigtus nepieciešamos darbus uz kuģa *Martini*.

(229) Attiecībā uz fiskālajiem atbrīvojumiem darbībām un operācijām, kas saistītas ar *Siremar* darbības filiāles privatizāciju, kā noteikts 2010. gada likumā, Itālijas iestādes vispirms norādīja, ka uzņēmumiem, kas iesaistīti maksātnespējas procedūrā, peļņa tiek noteikta saskaņā ar Konsolidētā ienākumu nodokļa likuma 183. panta noteikumiem. Pamatojoties uz minēto noteikumu, uzņēmuma ieņēmumi par laikposmu no bankrota procedūras sākšanas līdz tās noslēgšanai ir starpība starp uzņēmuma aktīviem procedūras sākumā un atlikušajiem aktīviem tās beigās. Tāpēc pirms procedūras beigām nav iespējams prognozēt, vai pastāv nodokļu saistības un cik lielas tās ir.

(230) Attiecībā uz netiešajiem nodokļiem Itālijas iestādes uzsvēra, ka paredzētie atbrīvojumi tika izstrādāti, lai panāktu administratīvu vienkāršošanu. No nodokļu piemērošanas viedokļa to ietekmi varētu uzskatīt par nenozīmīgu un ļoti mazu attiecībā uz nodokļiem, ko iekasē pēc vienotas likmes. Konkrētāk, tas attiecas uz reģistrācijas nodevu (168 EUR vienam dokumentam), maksu par reģistrāciju zemesgrāmatā un hipotēku reģistrā (168 EUR par katru) un zīmognodevu (14,62 EUR par četrām pusēm). Turklāt Itālijas iestādes norādīja, ka saskaņā ar 9. pantu līgumos par *Siremar*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, darbības filiāles pārdošanu uzņēmumam *CdI* un *SNS* pircējs maksāja visas nodevas un maksas. Attiecībā uz nodošanu *SNS* Itālijas iestādes paskaidroja, ka saskaņā ar Dekrētlikuma 135/2009 19.*ter* panta 24.*bis* punktu piemēro fiksētu reģistrācijas nodevu 245 EUR apmērā.

(231) Visbeidzot, Itālijas iestādes precizēja, ka *FAS* līdzekļi netika izmantoti, lai piešķirtu papildu kompensāciju bijušās *Tirrenia* grupas uzņēmumiem, tostarp *Siremar*. Minētie līdzekļi tika darīti pieejami, lai papildinātu budžeta apropriācijas kompensāciju par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu izmaksai bijušās *Tirrenia* grupas uzņēmumiem gadījumā, ja šīs budžeta apropriācijas izrādās nepietiekamas. Itālija norāda, ka Dekrētlikuma 125/2010 1. panta 5.*ter* punkts ļāva reģioniem izmantot *FAS* līdzekļus, lai finansētu regulāro kompensāciju par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu (tās daļu) un tādējādi nodrošinātu jūras sabiedrisko pakalpojumu nepārtrauktību. Turklāt Itālija paskaidroja, ka saskaņā ar Dekrētlikuma 185/2008 26. pantu 65 miljoni EUR par katru gadu no 2009. līdz

2011. gadam bija iezīmēti *Tirrenia* grupai un attiecīgi 195 miljoni EUR tika piesaistīti no *FAS* līdzekļiem. Pēc tam šie līdzekļi tika pārskaitīti uz Transporta ministrijas kontu, kas bija iezīmēts kompensācijas par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu izmaksai bijušās *Tirrenia* grupas uzņēmumiem (*Tirrenia*, *Siremar*, *Caremar*, *Toremar* un *Saremar*). Tāpēc šis pasākums ir saistīts tikai ar līdzekļu piešķiršanu Itālijas budžetā kompensācijas par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu izmaksai.

4.10. **Par saimnieciskās pēctecības neesību starp *Siremar*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, un *CdI***

(232) Itālija apgalvoja, ka nepastāv saimnieciskā pēctecība starp *Siremar*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, un *CdI* turpmāk izklāstīto iemeslu dēļ:

a) *pārdošanas tvērums*. Itālija norādīja, ka sākotnēji *Siremar* bija jāpārdod kā *Tirrenia* (*Siremar* bija tā meitasuzņēmums) daļa. Pēc tam, kad privatizācijas mēģinājums neizdevās, tika organizēti atsevišķi konkursi par attiecīgo uzņēmuma aktīvu daļu (t. i., attiecīgi *Tirrenia* un *Siremar* darbības filiālēm). Bez tam šī pārdošana attiecās uz ierobežotu skaitu *Siremar*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, aktīvu, kam iepriekš nebija funkcionālas autonomijas; aktīvi kas nav būtiski sabiedrisko pakalpojumu sniegšanai, tostarp viens ātrgaitas prāmis, tika pārdoti atsevišķi. Turklāt *CdI* nepārņēma parādus, kas bija radušies *Siremar*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, pirms nodošanas;

b) *saimnieciskā darbība*. Nosacījumi sabiedrisko pakalpojumu saistību izpildei, kas paredzēti jaunajā konvencijā attiecībā uz *CdI*, būtiski atšķiras no tiem nosacījumiem, kas norādīti sākotnējā konvencijā attiecībā uz *Siremar*. Proti, jaunajā konvencijā ir paredzēti atšķirīgi kritēriji, lai aprēķinātu kompensāciju par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu (kas noteikta maksimālās summas apmērā, nevis pilnībā sedz sabiedrisko pakalpojumu zaudējumus), un noteikts lielāks elastīgums attiecībā uz likmēm, ko piedāvā pasažieriem (izmantojot maksimālo cenu ierobežojumus, nevis fiksētas cenas). Itālija uzskatīja, ka kompensācijas metodes būtiskās izmaiņas noteikti ir likušas pircējam palielināt *Siremar* darbības filiāles organizatorisko efektivitāti. Visbeidzot, Itālija apgalvoja, ka vienkārša nodošana no valsts privātam īpašniekam nozīmē krasas izmaiņas darbības filiāles organizācijā un vadībā;

c) *darbaspēka pēctecības neesība*. Itālija norādīja, ka nav notikusi darbinieku automātiska nodošana pircējam. *Siremar*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, atlaida savus darbiniekus un bija atbildīgs par atlikušajām izmaksām, kas saistītas ar vecajiem līgumiem. Tad pircējs izteica jaunus darba piedāvājumus bijušajiem darbiniekiem, ciktāl viņi tika uzskatīti par nepieciešamiem nodotās darbības (t. i., sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas) īstenošanai. Ja bijušie darbinieki piekrita piedāvājumam, viņi tika pieņemti darbā uz jauna, atšķirīga līguma pamata;

d) *transfertcena*. Itālija norādīja, ka neatkarīgs eksperts noteica *Siremar* darbības filiāles vērtību un to, ka iepirkuma procedūrā par darbības filiāles pārdošanu augstākā cena bija vienīgais piedāvājumu atlases kritērijs;

e) *atšķirīgas pārdevēja un pircēja akciju daļas*. Itālija atzīmēja, ka pircējs tika noteikts publiskā konkursa procedūrā, kurā varēja piedalīties maksimāli plašs potenciālo pretendentu loks. Konkursa pamatā bija konkurences, pārredzamības un nediskriminācijas principi, un uzvarētājs tika noteikts, izmantojot visaugstākās cenas kritēriju. Turklāt Itālija atsaucās uz *AGCM* 2011. gada 23. novembra lēmumu Nr. 23023 ([80]), saskaņā ar kuru neviens *Mediterranea* akcionārs nebūtu varējis īstenot *Siremar* darbības filiāles vienpersonisku vai kopīgu kontroli. Patiešām, 65,32 % veiksmīgā pretendenta *CdI* kontrolēja *Mediterranea*. Sicīlijai piederēja 43,02 % *Mediterranea* akciju, savukārt trim privātām personām kopā piederēja atlikušās akcijas. Šīm personām piederēja parastās akcijas vai "A tipa akcijas", bet Sicīlijai piederēja "B tipa akcijas", uz kurām attiecas noteikti ierobežojumi. Piemēram, Sicīlija nevarēja norīkot nevienu ierēdni vai direktoru uzņēmuma valdē. Šo iemeslu dēļ Itālija apgalvoja, ka pārdevēja identitāte atšķiras no pircēja identitātes un ka pārdevējs nevarēja nekādā veidā kontrolēt vai pat vienkārši iejaukties *Siremar* darbības filiāles vadībā pēc tās nodošanas *CdI*;

f) *darījuma ekonomiskais pamatojums*. Darījuma mērķis bija liberalizēt jūras transporta pakalpojumus, ko sniedz *Siremar*, lai izpildītu Jūras kabotāžas regulas prasības. Turklāt pirmais uzaicinājums paust ieinteresētību tika publicēts 2010. gada 4. oktobrī, savukārt Komisijas formālā izmeklēšanas procedūra tika sākta ar tās 2011. gada 5. oktobra lēmumu. Tāpēc Itālija apgalvoja, ka darījuma mērķis nebija apiet valsts atbalsta noteikumus, bet tas tika plānots un īstenots ar nolūku īstenot svarīgu rūpniecisku projektu.

([80]) C11320 – *Compagnia delle Isole/Ramo di azienda di Tirrenia di Navigazione (Siremar), Provvedimento n. 23023 del 23 novembre 2011.*

5. IEINTERESĒTO PERSONU IZTEIKTĀS PIEZĪMES

5.1. *Siremar*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, piezīmes

(233) *Siremar*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, iesniedza vienu galveno apsvērumu kopumu un vienu vēstuli pēc tam. Vēlāk, lai noskaidrotu dažus neskaidrus jautājumus vai iegūtu konkrētu informāciju, notika arī neoficiāla informācijas apmaiņa, par ko Itālijas iestādes bija pilnībā informētas. Turklāt par lielāko daļu atbalsta pasākumu *Siremar*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, iesniedza argumentus, kas bija ļoti līdzīgi Itālijas argumentiem.

5.1.1. *Par pārkāpuma procedūru Nr. 2007/4609*

(234) Savā atbildē uz 2012. gada lēmumu, kas tika saņemts 2013. gada 19. aprīlī, *Siremar*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, vispirms atsaucās uz Komisijas pārkāpuma procedūru Nr. 2007/4609 par Jūras kabotāžas regulas nepareizu piemērošanu (sk. arī 2.4. iedaļu). Šajā kontekstā *Siremar*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, atsaucās uz 2009. gada 21. decembra vēstuli (sk. 136. apsvērumu) par Itālijas nodomu rīkot konkursa procedūras nevis par sabiedrisko pakalpojumu līgumiem, bet par to kuģniecības uzņēmumu pārdošanu, kuriem ir šādi līgumi. Minētajā vēstulē tika norādīts, ka, ņemot vērā plānoto nozares kraso pārveidošanu un sociālo ietekmi, kāda varētu būt konkursiem, ja tajos nebūtu iekļauti uzņēmumi, izvēlētā procedūra bija pieņemama – principā un izņēmuma kārtā –, lai nodrošinātu atbilstību principam par Kopienas kuģu īpašnieku nediskriminmāciju.

(235) Komisija 2012. gada 21. jūnijā (sk. 143. apsvērumu) nosūtīja Itālijai argumentētu atzinumu par kavēšanos īstenot konkursa procedūras *Caremar*, *Laziomar* un *Saremar* nodrošināto jūras kabotāžas sabiedrisko pakalpojumu piešķiršanai vairāk nekā trīs gadus pēc attiecīgo līgumu parastā termiņa beigām. Tā kā Itālijas iestādes bija pabeigušas konkursa procedūras *Tirrenia*, *Siremar* un *Toremar* nodrošināto jūras kabotāžas sabiedrisko pakalpojumu piešķiršanai, argumentētais atzinums neatteicās uz šiem uzņēmumiem. Pamatojoties uz minēto un ņemot vērā iepriekšēju informācijas apmaiņu starp Itālijas iestādēm un Komisijas dienestiem, *Siremar*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, apgalvoja, ka Komisija bija atzinusi, ka *Siremar* darbības filiāles privatizācija atbilst Jūras kabotāžas regulas 4. pantam.

(236) Pamatojoties uz Eiropas tiesu judikatūru ([81]), *Siremar*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, apgalvoja, ka, tiklīdz sabiedrisko pakalpojumu saistības ir noteiktas saskaņā ar Jūras kabotāžas regulu, tās jāuzskata par atbilstošām Savienības tiesību aktiem bez vajadzības veikt papildu pārbaudi atbilstoši LESD 106. panta 2. punktam. Kā norādīja *Siremar*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, tā kā pārkāpuma procedūrā tika secināts, ka sabiedrisko pakalpojumu saistības, kas noteiktas *Siremar* darbības filiāles apkalpotajiem maršrutiem pirms privatizācijas, ir pamatotas, ņemot vērā Jūras kabotāžas regulu, šādu secinājumu nevar apšaubīt LESD 108. panta 2. punktā noteiktās Komisijas formālās izmeklēšanas procedūras kontekstā ([82]). Turklāt jebkādai papildu darbībai saskaņā ar LESD 108. panta 2. punktu jābūt ierobežotai līdz citiem pasākumiem, kas atšķiras no kompensācijas par papildu izmaksām, kuras radušās saistībā ar sabiedrisko pakalpojumu saistībām, kas likumīgi uzticētas un tiek īstenotas saskaņā ar Jūras kabotāžas regulu.

(237) Visbeidzot, *Siremar*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, atsaucās uz 2009. gada spriedumu, ar kuru tika atcelts 2004. gada lēmums, un iespējamību, ka minētajā lēmumā novērtēto kompensāciju par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu varētu klasificēt kā pastāvošu atbalstu. Ja bijušajai *Tirrenia* grupai piešķirto atbalstu patiešām klasificētu kā pastāvošu atbalstu, šāda klasifikācija, iespējams, būtu piemērojama arī kompensācijai, ko maksā par sabiedrisko pakalpojumu saistībām, kuras *Siremar* darbības filiāle īstenoja laikposmā līdz privatizācijai turpmāk minēto iemeslu dēļ:

a) sākotnējās konvencijas pagarināšana bija noteikti nepieciešama, lai garantētu sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu līdz jaunās konvencijas piešķiršanai *Siremar* darbības filiāles privatizācijas kontekstā. Tāpēc tas tika uzskatīts par pamatotu, ņemot vērā Komisijas pārkāpuma procedūras rezultātu;

b) vienīgajām būtiskajām izmaiņām, kas ieviestas kopš 2009. gada 1. janvāra, sekas bija tādas, ka samazinājās piešķirtās kompensācijas par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu kopējā summa.

5.1.2. *Par sākotnējās konvencijas pagarināšanu*

(238) Attiecībā uz patiesu VTNP esību maršrutos, kuros pakalpojumus sniedza *Siremar* darbības filiāle saskaņā ar sākotnējo konvenciju, *Siremar*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, vispirms uzskaitīja savienojumus, kuros tā pagarinājuma periodā sniedza sabiedrisko pakalpojumu. Dažos gada periodos atsevišķos maršrutos pastāvēja konkurence. Tomēr šie uzņēmumi arī sniedza sabiedrisko pakalpojumu, un tiem tika izmaksāta atbilstoša kompensācija. Tāpēc *Siremar*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, norādīja, ka šo uzņēmumu

([81]) *Siremar*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, atsaucas jo īpaši uz 2005. gada 15. jūnija spriedumu *Fred Olsen, SA* T-17/02, ECLI:EU:T:2005:218, 215. punktu.

([82]) *Siremar*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, atsaucas uz 2005. gada 10. maija spriedumu Itālija/Komisija C-400/99, ECLI:EU:C:2005:275 un 2009. gada 4. marta spriedumu apvienotajās lietās *Tirrenia di Navigazione*/Komisija T-265/04, T-292/04 un T-504/04, ECLI:EU:T:2009:48.

klātbūtne neapšauba patiesa VTNP esību. Turklāt *Siremar*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, sniedza pasažieru datus par maršrutiem, kuros tas sniedza pakalpojumus 2010. un 2011. gadā, kuri apliecināja, ka visos atsevišķajos maršrutos vidējā gada pasažieru plūsma bija mazāka par 300 000 pasažieru ([83]). Pamatojoties uz minēto, tiktu izpildīti 2011. gada VTNP lēmuma 2. panta 1. punkta d) un e) apakšpunktā izklāstītie nosacījumi. Turklāt, tā kā kompensācija, kas samaksāta, pamatojoties uz sākotnējo konvenciju pagarinājumu, tika atzīta pārkāpuma procedūras kontekstā, arī 2011. gada VTNP lēmuma 2. panta 4. punktā un 2005. gada VTNP lēmuma 2. panta 2. punktā paredzētie nosacījumi ir izpildīti.

(239) *Siremar*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, arī apgalvoja, ka Itālija tam nav piešķīrusi pārmērīgu kompensāciju. Pirmkārt, uzņēmums atsaucās uz *Corte dei Conti* ziņojumu, kurā tika apstiprināta sākotnējās konvencijas 3. pantā noteiktā metodika bijušās *Tirrenia* grupas uzņēmumu kompensācijas summas noteikšanai. Otrkārt, *Siremar*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, norādīja, ka periodā, kad tam piemēroja ārkārtas administratīvo procedūru (no 2010. gada septembra līdz 2012. gada jūlijam), subsīdijas summa bija par aptuveni 16 miljoniem EUR absolūtā izteiksmē un par aptuveni 25 % relatīvā izteiksmē mazāka nekā vidējā subsīdijas summa, ko šis uzņēmums saņēma iepriekšējos divos gados (2008. un 2009. gadā). *Siremar*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, atzīmēja, ka kompensācija par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu, kas samaksāta līdz 2009. gada beigām, ļāva tam līdzsvarot savus ienākumus un izdevumus un turpināt darbību, neraugoties uz ekonomisko un finansiālo izredžu pakāpenisku pasliktināšanos. Tomēr laika gaitā *Siremar* kļuva arvien atkarīgāks no subsīdijām: no 1999. līdz 2008. gadam to daļa apgrozījumā palielinājās no 64 % līdz 77 %. Pēc tam, sākot ar 2010. gadu, 2009. gada likumā kompensācijas summa tika noteikta ievērojami mazāka nekā iepriekšējos gados. *Siremar*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, apgalvoja, ka tādējādi valsts subsīdija nespētu segt tās darbības izmaksas. Tāpēc *Siremar*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, secināja, ka gados, kad tika pagarināta sākotnējā konvencija, nevarēja būt piešķirta pārmērīga kompensācija un jaunā kompensācijas aprēķināšanas metodika liktu jaunajam darbības filiāles īpašniekam reorganizēt tās darbību nolūkā palielināt efektivitāti.

5.1.3. *Par iespējamo Siremar glābšanas atbalsta nelikumīgo pagarināšanu*

(240) *Siremar*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, atgādināja, ka Itālijas iestādes 2011. gada 16. maijā informēja Komisiju par to, ka *Tirrenia* un *Siremar* ārkārtas administrācijas atmaksās glābšanas atbalstu, ko apstiprināja ar 2010. gada lēmumu, pēc *Tirrenia* un *Siremar* darbības filiāļu pārdošanas pabeigšanas, izmantojot ieņēmumus no šo filiāļu pārdošanas. Tomēr *Siremar*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, norādīja, ka *Siremar* darbības filiāles pārdošanas pabeigšana tika aizkavēta neparedzētu notikumu dēļ un tāpēc *Siremar*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, bija jāturpina sniegt pakalpojumus ievērojami ilgāku laiku, nekā bija plānots, sedzot saistītās izmaksas. Tomēr valstij tika atmaksāts viss glābšanas atbalsts pilnā apmērā ar vienu maksājumu 2012. gada 18. septembrī, t. i., tikai 48 dienas pēc *Siremar* darbības filiāles nodošanas 2012. gada 1. augustā.

(241) Attiecībā uz Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 25. punkta c) apakšpunktā noteikto prasību *Siremar*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, norādīja, ka gan *Tirrenia*, gan *Siremar* likvidācijas plāns tika publicēts ārkārtas administrācijas tīmekļa vietnē ([84]) ilgu laiku pirms iepriekš minētā sešu mēnešu termiņa beigām. *Siremar*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, piebilda, ka visa būtiskā informācija par privatizācijas procesa –, kas, kā uzņēmums apgalvoja, būtībā bija pārstrukturēšanas plāns, kā definēts Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādnēs, – turpmāko norisi tika regulāri iesniegta Komisijai par valsts atbalsta un apvienošanās apstiprināšanas procedūrām. Tāpēc *Siremar*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, apgalvoja, ka Komisija bija pilnībā informēta un ka šis plāns bija pamatots, saskaņots un tālejošs, lai atjaunotu *Siremar* dzīvotspēju, kā noteikts Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādnēs.

(242) *Siremar*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, arī apgalvoja, ka *Siremar* pārstāja būt par grūtībās nonākušu uzņēmumu, tiklīdz tas saņēma glābšanas atbalstu, kas tam ļāva regulāri sniegt sabiedriskos pakalpojumus, vienlaikus pienācīgi pārvaldot likvidācijas procesu. *Siremar*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, uzskata, ka attiecīgajā periodā minētās darbības tika veiktas regulāri un bez pārtraukumiem, kas parasti raksturīgi grūtībās nonākušam uzņēmumam. *Siremar*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, piebilda, ka privatizācijas pabeigšana sakrita ar pārstrukturēšanas plāna pilnīgu īstenošanu. Tas ietvēra strukturālas izmaiņas *Siremar* organizācijā un pārvaldībā, nodrošinot tā ilgtermiņa rentabilitātes atjaunošanu. Visbeidzot, *Siremar*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, norādīja, ka 2010. gada lēmumā bija apstiprināts tas, ka princips "vienu reizi – vienīgo reizi" ir ievērots arī attiecībā uz pagātni saistībā ar glābšanas un pārstrukturēšanas atbalstu vai nelikumīgu atbalstu, piemēram, kompensāciju par sabiedrisko pakalpojumu saistībām. Tāpēc *Siremar*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, argumentēja, ka Itālijas iestādes varētu leģitīmi paredzēt, ka minētā kompensācija neietver valsts atbalstu.

([83]) Tomēr Komisija norāda, ka vienā maršrutā (ALC/2) vidējais pasažieru skaits 2010. un 2011. gadā bija 300 357,5 pasažieri.
([84]) Sk. http://www.tirreniadinavigazioneamministrazionestraordinaria.it/ (citējis uzņēmums), kā arī http://www.siremar-in-as.it/.

5.1.4. *Par jauno konvenciju*

(243) Attiecībā uz ievēroto procedūru *Siremar*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, apgalvoja, ka Itālija 2012. gada 10. janvārī bija paziņojusi Komisijai par jauno konvenciju juridiskās noteiktības apsvērumu dēļ. Patiešām, *Siremar*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, nepiekrita 2012. gada lēmumā paustajam Komisijas viedoklim, ka šis pasākums varētu būt nelikumīgs atbalsts, kas piešķirts, neievērojot LESD 108. panta 3. punktā noteikto nogaidīšanas pienākumu.

(244) Būtībā *Siremar*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, izklāstīja četrus *Altmark* kritērijus un pamatoja, kāpēc tas uzskata, ka katrs no šiem kritērijiem ir izpildīts, tādējādi izslēdzot valsts atbalsta elementu klātbūtni jaunajā konvencijā.

(245) Pirmkārt, uzņēmumam tika uzticēts sniegt VTNP (pirmais *Altmark* kritērijs). Jaunās konvencijas 3. pantā ir skaidri noteikti sniedzamie pakalpojumi, savukārt tās A pielikumā ir sīki noteikti kuģu veidi, kas izmantojami, un laika nišas, kas jāaptver, nosakot prasības pakalpojumiem vakaros un naktīs un tarifu ierobežojumus. Otrkārt, kompensācijas aprēķināšanas parametri tika iepriekš noteikti pārredzamā un objektīvā veidā (otrais *Altmark* kritērijs). Jaunajā konvencijā, tās pielikumos un *CIPE* direktīvā tika sniegts sīks aprēķina metodikas apraksts. Treškārt, tika kompensētas tikai sabiedriskā pakalpojuma sniegšanas neto izmaksas (trešais *Altmark* kritērijs). Jaunajā konvencijā ir noteikts, ka tiks kompensēti tikai tie pakalpojumi, kas sniegti, pildot valsts uzdevumu. Elementi, kas jāņem vērā, aprēķinot izmaksas un saprātīgo peļņu, t. i., 6,5 % peļņa no riska kapitāla, tika uzskaitīti *CIPE* direktīvā un jaunās konvencijas B un C pielikumā. Ceturtkārt, kompensācija ir jānosaka minimālajā līmenī (ceturtais *Altmark* kritērijs). *Siremar*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, apgalvoja, ka konkurss par *Siremar* darbības filiāles privatizāciju bija pārredzams, atklāts un nediskriminējošs, un kompensācijas aprēķināšanas metode paredzēja paaugstinātu pakalpojumu sniedzošā uzņēmuma efektivitāti.

(246) Neatkarīgi no *Altmark* pamatojuma *Siremar*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, pievērsās arī Komisijas šaubām par jaunās Konvencijas atbilstību 2011. gada VTNP lēmumā noteiktajiem nosacījumiem.

(247) Proti, *Siremar*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, apgalvoja, ka, pamatojoties uz pasažieru datiem par 2010. un 2011. gadu, pasažieru skaita ierobežojums, kas noteikts 2011. gada VTNP lēmuma 2. panta 1. punkta d) un e) apakšpunktā, netika pārkāpts. *Siremar*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, arī argumentēja, ka, ņemot vērā pārkāpuma procedūras rezultātu (sk. arī 5.1.1. punktu) un *Siremar* darbības filiāles privatizāciju, ir ievērots arī 2011. gada VTNP lēmuma 2. panta 4. punktā noteiktais nosacījums.

(248) *Siremar*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, atsaucās uz argumentiem, kas sniegti *Altmark* pamatojumā, lai pierādītu atbilstību 2011. gada VTNP lēmuma 4. panta a) un b) punkta nosacījumiem. Turklāt jaunā konvencija paredz parametrus kompensācijas aprēķināšanai, kontrolēšanai un pārskatīšanai un pasākumus, lai nepieļautu pārmērīgu kompensāciju un nodrošinātu šādas pārmērīgas kompensācijas atmaksu, kā arī saistošas prasības, kas attiecas uz sniegto pakalpojumu pamataspektiem (cena, kvalitāte un daudzums) (2011. gada VTNP lēmuma 4. panta d) un e) punkts). Turklāt par katru maršrutu maksimālie tarifi, kas piemērojami vienai personai vai transportlīdzeklim, ir noteikti jaunās konvencijas A pielikumā, kur ir nošķirti standarta tarifi un samazināti tarifi salu rezidentiem. Ikgadējā kompensācija par sabiedrisko pakalpojumu saistībām ir noteikta visam konvencijas darbības laikam. Tomēr pastāv mehānisms ekonomisko atsauces parametru pārskatīšanai ik pēc trim gadiem, kā arī drošības klauzula par labu abām pusēm neparedzētu un strukturālu izmaiņu gadījumā, pārsniedzot noteiktu robežlīmeni, attiecībā uz konkrētiem ekonomiskajiem parametriem. Turklāt, lai nodrošinātu pilnīgu atbilstību iepriekš izklāstītajām prasībām, jaunajā konvencijā tika noteikta stingra un visaptveroša sodu sistēma pakalpojumu sniedzošajam uzņēmumam, kas balstīta uz atturēšanas principu. Arī uzraugošās ministrijas ir pilnvarotas veikt inspekcijas un pārbaudes un iegūt informāciju, lai novērtētu konvencijā noteikto pienākumu izpildi (2011. gada VTNP lēmuma 5. pants). Visbeidzot, *Siremar*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, apgalvoja, ka tas atbilst citiem piemērojamajiem 2011. gada VTNP lēmuma noteikumiem (6.–9. pants), piemērojot vispārīgos noteikumus, kas reglamentē atklātu, pārredzamu un nediskriminējošu konkursu, piemēram, tādu, ko izmantoja, lai pārdotu *Siremar* darbības filiāli.

5.1.5. *Par Siremar privatizāciju un pretgarantiju*

(249) *Siremar*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, atgādināja, kādi ir konkursa procedūras galvenie posmi un turpmākās norises. Tas uzsvēra, ka ārkārtas komisārs sagatavoja un rīkoja konkursa procedūru tādā veidā, kas tika uzskatīts par visatbilstošāko, lai nodrošinātu visaugstākās iespējamās vērtības sasniegšanu, un ka viņam saskaņā ar likumu bija jāievieš aizsardzības pasākumi, lai nodrošinātu konkursa procedūras pārredzamību, objektivitāti un

taisnīgumu. Proti, neatkarīgs eksperts bija noteicis minimālo cenu, un veiksmīgā piedāvājuma atlase bija balstīta uz augstākās cenas kritēriju. Turklāt *Siremar*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, norādīja, ka, izskatot iespējamo atbalstu, kas piešķirts privatizācijas procesā, Komisijai būtu jāatsaucas uz *GRAWE* judikatūru ([85]), kurā noteikts, ka tad, kad tiek privatizēts valstij piederošs uzņēmums, var pieņemt, ka tirgus cena atbilst saņemtajam visaugstākās cenas piedāvājumam, ja šāds piedāvājums ir ticams un tam ir ekonomiskā vērtība.

(250) *Siremar*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, arī argumentēja, ka konkursa procedūrai netika piemēroti nekādi nosacījumi, kas paši par sevi var izraisīt pārdošanai piedāvāto aktīvu vērtības samazinājumu vai potenciālo pircēju skaita samazinājumu. Tas jo īpaši attiecas uz 2011. gada lēmumā minētajiem nosacījumiem par: i) nodarbinātības līmeņa saglabāšanu; ii) kuģu sasaistīšanu ar sabiedrisko pakalpojumu saistībām vienā konkursa procedūrā. Attiecībā uz pirmo minēto nosacījumu *Siremar*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, norādīja, ka tas attiecas uz obligātu noteikumu, kas paredzēts vispārpiemērojamā likumdošanas aktā un ir piemērojams vienādi divus gadus ilgā laikposmā. Attiecībā uz otro minēto nosacījumu *Siremar*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, norādīja, ka iespēja izmantot darbības filiāles floti sabiedrisko pakalpojumu nodrošināšanai konvencijā noteiktajos maršrutos bija dzīvotspējīga darījumdarbības iespēja, nevis negatīvs faktors, kas ietekmē pārdodamās darbības filiāles vērtību, it īpaši laikā, kad jūras transporta nozarē notiek lejupslīde.

(251) Attiecībā uz konkrēto jautājumu par Sicīlijas pretgarantiju *Siremar*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, apgalvoja, ka dokumentos, ko pretendenti iesniedza konkursa procedūras laikā, nav pierādījumu par pretgarantijas esību. Jo īpaši *Unicredit* 2011. gada 12. oktobra apstiprinājuma vēstulē nebija ne tiešas, ne netiešas atsauces uz Sicīlijas izsniegtu pretgarantiju. Turklāt *Unicredit* saglabāja savu apņemšanos garantēt pārdošanas cenas daļas atliktos maksājumus arī pēc tam, kad Sicīlija atsauca savu pretgarantiju. Patiešām, ar to, ka pārdošana tika pabeigta ilgi pēc tam, kad Sicīlija bija atsaukusi savu pretgarantiju, pietiktu, lai secinātu, ka starp *Unicredit* apstiprinājuma vēstuli un Sicīlijas pretgarantiju nav būtiskas saiknes.

(252) Šo iemeslu dēļ *Siremar*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, secināja, ka Komisijas šaubas par atbalsta esību *Siremar* darbības filiāles privatizācijas procesā, tostarp Sicīlijas izsniegto pretgarantiju, nav pamatotas.

5.1.6. *Par saimnieciskās pēctecības neesību starp Siremar, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, un CdI*

(253) *Siremar*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, raksturoja šādas *Siremar* darbības filiāles privatizācijas iezīmes: nodošanas tvērums (aktīvi un saistības); saimnieciskā darbība, darbaspēks un pušu identitāte; pārdošanas cena; darbības pamatojums un laiks. *Siremar*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, apgalvoja, ka šajā gadījumā visi minētie elementi norādīja uz saimnieciskās pēctecības neesību starp ārkārtas administrāciju, kas pārdod *Siremar* darbības filiāli, un iegādātāju.

(254) *Siremar*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, jo īpaši norādīja, ka:

a) nodošanas *CdI* tvērums bija mazāks, nekā sākotnēji bija paredzēts, jo pārdošanai tika izlikta tikai *Siremar* darbības filiāle, nevis viss *Tirrenia* uzņēmums kopumā (tostarp *Siremar*). Turklāt pēc pārdošanas pabeigšanas visas neizpildītās saistības, kas bija saistītas ar *Siremar* darbības filiāles aktīviem, tika atceltas;

b) pati darījuma būtība, t. i., privatizācija, netieši norāda uz acīmredzamu saimnieciskās pēctecības neesību no organizatoriskās struktūras, lēmumu pieņemšanas procesu, pārvaldības kritēriju un darījumdarbības stratēģiju viedokļa;

c) kā noteikts Dekrētlikuma 270/1999 56. panta 3.*bis* punktā, Itālijas Civilkodeksa 2112. pants neattiecas uz tādu uzņēmumu pārdošanu, kuri sniedz svarīgus sabiedriskos pakalpojumus, nodrošinot darbaspēka pēctecības neesību;

d) neatkarīgs eksperts noteica minimālo pārdošanas cenu; pārdošanas procedūra bija pārredzama un nediskriminējoša, un vienīgais līguma slēgšanas tiesību piešķiršanas kritērijs bija augstākā cena;

e) abas puses bija neatkarīgas viena no otras, jo Sicīlijai piederošās *Mediterranea* akcijas neļāva tai ietekmēt darījumdarbību (sk. 232. apsvēruma e) apakšpunktu);

f) konkursa procedūra par *Siremar* darbības filiāli tika sākta 2010. gada 4. oktobrī, savukārt Komisija savu formālo izmeklēšanu sāka tikai ar 2011. gada 5. oktobra lēmumu. Tāpēc darījumam nevarēja būt mērķis apiet noteikumus par valsts atbalstu. Tieši pretēji – darījuma nolūks bija liberalizēt jūras transporta nozari saskaņā ar Jūras kabotāžas regulu, īstenojot privatizāciju.

([85]) 2012. gada 28. februāra spriedums *Grazer Wechselseitige Versicherung AG*/Eiropas Komisija T-282/08, ECLI:EU:T:2012:91.

5.1.7. *Papildus iesniegtais CdS lēmums par pretgarantiju*

(255) *Siremar*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, 2014. gada 12. februārī iesniedza Lēmumu 592/14 par Sicīlijas piešķirtās pretgarantijas izsniegšanu (sk. 96. apsvērumu), kā arī savu sākotnējo novērtējumu. Jo īpaši Lēmums 592/14:

a) bija balstīts uz valsts tiesību aktiem, atzīstot, ka Komisijai ir ekskluzīva kompetence novērtēt jebkura paziņotā vai nelikumīgā valsts atbalsta saderību ar iekšējo tirgu;

b) tajā pieņemts, ka pretgarantija ir apdraudējusi abu konkursa dalībnieku nediskriminācijas principa pilnīgu efektivitāti;

c) tāpēc tajā *Siremar* darbības filiāles pārdošanas procedūra tika pasludināta par daļēji spēkā neesošu.

(256) Kas attiecas uz pēdējo punktu, jau šajā posmā ārkārtas administrācija norādīja, ka nevar izslēgt iespēju, ka tā tiks no jauna aicināta sākt darbības, kas likumīgi nepieciešamas, lai pabeigtu *Siremar* privatizācijas procesu.

5.2. ***SNS* piezīmes**

(257) Izmeklēšanas gaitā *SNS* iesniedza četras vēstules: trīs informācijas iesniegumus un vienu oficiālu lūgumu Komisijai izmeklēšanā par *Tirrenia* grupu piešķirt prioritāti *Siremar* daļai. Vēlāk, lai noskaidrotu dažus neskaidrus jautājumus vai iegūtu konkrētu informāciju, notika arī neoficiāla informācijas apmaiņa, par ko Itālijas iestādes bija pilnībā informētas. Šajā sadaļā tiks apkopoti tikai trīs iesniegumi ([86]).

5.2.1. *Pirmais iesniegums*

(258) Pirmajā iesniegumā, kas tika nosūtīts 2012. gada 22. februārī pēc 2011. gada lēmuma pieņemšanas, uzņēmums pēc pēdējā papildu piedāvājumu pieprasījuma 2011. gada 29. septembrī iesniedza atjauninātu informāciju par *Siremar* privatizācijas procesu un dažus precizējumus par pretgarantiju, ko Sicīlija izsniedza 2011. gada 12. oktobrī. Jo īpaši *SNS* norādīja, ka šī pretgarantija: 1) nebija proporcionāla Sicīlijai piederošajām *Mediterranea* akcijām; 2) to bija izdevusi Sicīlija pēc savas iniciatīvas, nesaņemot atlīdzību; 3) tā tika izdota bez jebkādas kompensācijas vai riska mazināšanas pasākumiem no *CdI* akcionāru puses. *SNS* iesniedza Komisijai arī pašu pretgarantiju. Turklāt tā apgalvoja, ka šīs pretgarantijas tekstā ir skaidri norādīts, ka tā ir prasība, lai *Unicredit* izsniegtu garantiju attiecībā uz atliktajām pārdošanas cenas daļām. Tādējādi *SNS* secināja, ka pretgarantija ir nelikumīgs valsts atbalsts *CdI* un, iespējams, *Unicredit*.

5.2.2. *Otrais iesniegums*

(259) Otrajā iesniegumā, kas tika nosūtīts 2013. gada 21. martā pēc 2012. gada lēmuma pieņemšanas, uzņēmums atgādināja par dažādiem privatizācijas procedūras un saistītās tiesvedības posmiem līdz minētajam datumam (sk. 2.3.3.2. iedaļu). Tas arī ziņoja par prāmju pakalpojumu sniedzošā uzņēmuma *NGI* iesniegto sūdzību Transporta ministrijai par līguma slēgšanas tiesību piešķiršanu *CdI* par pakalpojumu sniegšanu uz Egadu salām, Pantellēriju un Ustiku ([87]). Pēc tam tas precizēja Sicīlijas netiešās līdzdalības *CdI* būtību un argumentēja, kāpēc gan pretgarantija, gan kapitāla palielināšana ir valsts atbalsta pasākumi.

(260) Pirmkārt, *SNS* uzskata, ka Sicīlijas netiešo līdzdalību *CdI* nevar uzskatīt par mazākuma akciju daļu bez jebkādas ietekmes uz uzņēmuma vadību. Patiešām, Sicīlija būtu iejaukusies visos *CdI* stratēģiskajos lēmumos. Sūdzības iesniedzējs jo īpaši norādīja, ka *Vincenzo Emanuele* vienlaikus bija gan Sicīlijas galvenais grāmatvedis, gan *Mediterranea* Uzraudzības padomes priekšsēdētājs, un tāpēc varēja ietekmēt *CdI* lēmumus. Saskaņā ar Itālijas Civilkodeksa 2409.*octies* pantu Uzraudzības padome veic kontroles funkcijas. Tai cita starpā ir uzticēti šādi pienākumi: iecelt un atsaukt Direktoru padomi; apstiprināt bilanci; pildīt funkcijas, kas uzdotas *Collegio Sindacale* saskaņā ar Itālijas Civilkodeksa 2403. pantu; virzīt prasības par zaudējumu atlīdzināšanu pret Direktoru padomes locekļiem; katru gadu rakstveidā iesniegt akcionāriem atjauninātu informāciju. Turklāt ar *Mediterranea* Statūtiem tās Uzraudzības padomei tika piešķirta papildu kompetence balsot par Direktoru padomes sagatavotajām stratēģiskajām darbībām un finanšu un darījumdarbības plāniem. *SNS* arī norādīja, ka, izveidojot *Mediterranea*, Sicīlija izvirzīja divus no trim uzņēmuma Direktoru padomes locekļiem. Visbeidzot, *SNS* atzīmēja, ka *Mediterranea* un *CdI* mazākuma akcionāri daļēji bija tie paši, tādējādi palielinot Sicīlijas ietekmi. Jo īpaši *Lauro.it S.p.A.* un *Isolemar S.r.l.* bija gan *Mediterranea*, gan *CdI* mazākuma akcionāri.

([86]) 2012. gada 30. janvārī *SNS* bija iesniedzis arī sūdzību par *Siremar* darbības filiāles pārdošanas procedūru, kas tika reģistrēta ar lietas numuru SA.34292.

([87]) Transporta ministrija noraidīja *NGI* prasījumus, taču *NGI* no tiem neatteicās un tā vietā lūdza ministriju apturēt kompensācijas izmaksu aptuveni 55 miljonu EUR apmērā gadā. *SNS* neiesniedza šo saraksti un nesniedza sīkāku informāciju par turpmāko rīcību, ja tāda bija.

(261) Otrkārt, attiecībā uz pretgarantiju *SNS* norādīja, ka brīdī, kad līguma slēgšanas tiesības bija paredzēts piešķirt *SNS*, un pēc procedūras termiņa beigām *CdI* mainīja savu piedāvājumu, ierosinot aizstāt iepriekš iesniegto *Commercial Fidi* garantiju ar *Unicredit* garantiju, ko pretgarantēja Sicīlija. Pēc tam, 2011. gada 12. oktobrī, pēc pēdējā papildu piedāvājumu pieprasījuma *Unicredit* iesniedza jaunu nodomu vēstuli *CdI*, neminot pretgarantiju. Tomēr tajā pašā dienā Sicīlija apstiprināja savu pretgarantiju *Unicredit* ar mainītām summām, lai tās atbilstu *Unicredit* vēstulē norādītajām summām. *SNS* arī norādīja, ka papildus netiešajai līdzdalībai *CdI* kapitālā Sicīlijai piederēja arī *Unicredit* mazākuma akciju daļa (0,62 %) un tai bija ciešas attiecības ar *Unicredit* ([88]).

(262) *SNS* uzskata, ka ārkārtas administrācija būtu piešķīrusi *Siremar* darbības filiāli *SNS*, ja *Unicredit* nepiešķirtu garantiju *CdI*. Ņemot vērā šos apstākļus, *SNS* apgalvoja, ka, pamatojoties uz valsts atbalsta judikatūru un Paziņojumu par garantiju, pretgarantija atbilst valsts atbalsta pasākuma definīcijai, jo tā deva selektīvas ekonomiskas priekšrocības *CdI*, ļaujot tai uzvarēt konkursā par *Siremar* darbības filiāli, izmantojot valsts līdzekļus un kropļojot konkurenci un tirdzniecību. *SNS* apgalvoja, ka pasākums varētu ietvert arī atbalstu *Unicredit*, jo attiecīgi samazinātos *CdI* piešķirtās garantijas riska profils.

(263) Treškārt, *SNS* aprakstīja *CdI* veikto kapitāla palielināšanu, kā arī laika gaitā notikušās izmaiņas *CdI* un *Mediterranea* akciju daļu struktūrā. Vispirms *SNS* norādīja, ka pēc kapitāla palielināšanas, kas notika divos posmos, no 1 miljona EUR līdz 21 480 263 EUR *Mediterranea* joprojām piederēja lielākā daļa *CdI* akciju. *SNS* arī atzīmēja, ka abos kapitāla palielināšanas posmos Sicīlija bija *CdI* vairākuma akcionāre, pat ja tās daļa vēlāk tika samazināta līdz 43,02 %. *SNS* uzskata, ka lēmumi par kapitāla palielināšanu un pretgarantijas piešķiršanu varētu būt saistīti, un galu galā neviens no tiem nebūtu paredzēts peļņas gūšanai. Patiešām, neviens privāts ieguldītājs nebūtu apstiprinājis kapitāla palielināšanu un vienlaikus izsniedzis šādu pretgarantiju, ņemot vērā attiecīgās summas un abu pasākumu laiku. Visbeidzot, *SNS* norādīja, ka privātajiem partneriem, kuri piedalījās *CdI* kapitāla palielināšanā, piederēja daudz mazāk akciju nekā Sicīlijai (apmēram puse), un tie nekad nebūtu piedalījušies šajā kapitāla palielināšanā, ja Sicīlija nenodrošinātu lielāko daļu līdzekļu, izmantojot valsts līdzekļus. Tāpēc *SNS* apgalvoja, ka arī *CdI* veiktā kapitāla palielināšana atbilst visiem nosacījumiem, lai to varētu uzskatīt par valsts atbalstu.

(264) Visbeidzot, uzņēmums aprakstīja problēmas, kādas radās *CdI*, īstenojot jauno konvenciju, saistībā ar būtiskiem kavējumiem, atcelšanu un tarifu paaugstināšanu, kas skāra galalietotājus, un tas lūdza Komisiju pabeigt izmeklēšanu attiecībā vienīgi uz pretgarantiju un kapitāla palielināšanu.

5.2.3. *Trešais iesniegums*

(265) Trešajā iesniegumā, kas tika nosūtīts 2019. gada 31. jūlijā, *SNS* sniedza sākotnējas piezīmes par mazajām salām, kuras apkalpo saskaņā ar jauno konvenciju. Ir četrpadsmit Sicīlijas mazās salas, katrai ir savi iedzīvotāji un jūras savienojuma vajadzības, tāpēc ir nepieciešami regulāri un bieži jūras pakalpojumi ar kontinentālo daļu, lai nodrošinātu arī svarīgākās piegādes, piemēram, pārtiku, ūdeni, degvielu un pastu. Daudzās no šīm salām nav slimnīcu vai vidusskolu, tāpēc pacienti un skolēni paļaujas uz stabiliem un pieejamiem savienojumiem, lai apmierinātu savas izglītības un veselības aprūpes vajadzības ([89]). *SNS* arī norādīja, ka visi šo salu evakuācijas plāni dabas katastrofu gadījumos vai civilās aizsardzības nolūkos balstās uz jūras savienojumiem, kas paredzēti jaunajā konvencijā.

(266) Pēc tam *SNS* pauda uzskatu, ka kompensācija, kas tam izmaksāta saskaņā ar jauno konvenciju, nav valsts atbalsts, jo tā atbilst *Altmark* kritērijiem. Jo īpaši *SNS* salīdzināja savu gadījumu ar *Saremar* sniegtajiem pakalpojumiem, kuri tika novērtēti 2014. gada lēmumā, un uzsvēra vairākus elementus, kas attiecas uz *SNS*, bet neattiecas uz minētajiem pakalpojumiem:

a) skaidri definētas sabiedrisko pakalpojumu saistības, kas nepieciešamas, lai novērstu vēsturisku tirgus nepilnību (pirmais *Altmark* kritērijs). Sabiedrisko pakalpojumu saistības, kas uzticētas *SNS*, ir skaidri definētas visos raksturlielumos, piemēram, attiecībā uz maršrutiem, kuģa veidu, pakalpojumu biežumu, standartiem, komfortu, drošumu, maksimālajiem tarifiem utt., un sabiedrisko pakalpojumu režīms ir nepieciešams, lai novērstu vēsturisko tirgus nepilnību jūras savienojumos starp Sicīliju un tās mazajām salām. Piemēram, *SNS* norādīja, ka tās ikgadējie ieņēmumi no biļetēm veido tikai 30 % no maršruta izmaksām saskaņā ar

([88]) Sicīlijai bija pārstāvis *Unicredit* valdē, un *Unicredit* pārvaldīja Sicīlijas kasi un pensiju fondus.
([89]) Tikai trijās no šīm salām ir vidusskola, un tikai divās ir slimnīca (vienā no tām nav ginekoloģijas un dzemdību nodaļas).

jauno konvenciju, un tas nepārprotami liecina, ka tirgus nekādā gadījumā nevarētu sniegt un vēsturiski nekad nav sniedzis šos pakalpojumus. Vienīgie izņēmumi ir *SNAV* un *Alilauro* piedāvātie savienojumi paketē "Neapole–Eola salas", kurā pakalpojumi tiek sniegti bez valsts kompensācijas. Tomēr šie pakalpojumi tiek sniegti tikai karstajā sezonā ar cita veida laivām, nekā paredzēts jaunajā konvencijā, un tie nesasniedz Milaco (Sicīlijā). Tie galvenokārt ir paredzēti tūristiem, kas ceļo no pārējās Itālijas teritorijas uz Eola salām un atpakaļ karstajā sezonā, un tāpēc tos nevar salīdzināt ar *SNS* piedāvātajiem pakalpojumiem;

b) kompensācijas mehānisms, kas skaidri noteikts *CIPE* direktīvā un jaunajā konvencijā (otrais *Altmark* kritērijs). Kompensācijas summa ir skaidri noteikta, pamatojoties uz *CIPE* direktīvu, un tajā ir sīki izklāstīta kompensācijas aprēķināšanas metode, t. i., izmaksu elementi, kas ņemti vērā, un ieguldītā kapitāla atdeve. *SNS* norādīja, ka tas atbilst arī Komisijas sākotnējam viedoklim, kas pausts 2011. un 2012. gada lēmumā;

c) kompensācijas summa, kas ir proporcionāla izmaksām (tostarp saprātīga rezerve – trešais *Altmark* kritērijs). *SNS* piešķirtā kompensācija ir nepieciešama un samērīga, lai segtu izmaksas, kas radušās, pildot sabiedrisko pakalpojumu saistības, un nodrošinātu saprātīgu peļņu. Riska prēmija, kas noteikta 6,5 % apmērā, atbilst Itālijas makroekonomikas analīzei, un tā ir nepieciešama, lai nodrošinātu, ka tiek segtas ne tikai izmaksas, kas radušās, sniedzot jūras pakalpojumus, bet arī nolūkā garantēt pienācīgu atlīdzību par ieguldīto kapitālu. *SNS* norādīja, ka, ja tā nebūtu, neviens privāts uzņēmums nekad nepieņemtu lēmumu pildīt sabiedrisko pakalpojumu saistības, kā noteikts jaunajā konvencijā;

d) darbības filiāles un jaunas konvencijas piešķiršana pēc labi izstrādātas, atklātas konkursa procedūras (ceturtais *Altmark* kritērijs). *SNS* atzīmēja, ka tas tika izvēlēts konkursa procedūrā, kura ļāva atlasīt pretendentu, kas spēj sniegt pakalpojumus par zemākajām izmaksām sabiedrībai. Konkrētāk, starp citām konkursa prasībām izvēle pieprasīt veiksmīgajam uzņēmumam pārņemt *Siremar* darbības filiāli bija vienīgais iespējamais veids, kā nodrošināt teritoriālo nepārtrauktību, jo neviens no uzņēmumiem, kas piedalījās solīšanā, vēl nebija pietiekami nodrošināts ar kuģiem un apkalpi, lai sniegtu vajadzīgos pakalpojumus.

(267) Turklāt un kā papildu pamatojumu *SNS* norādīja, ka saskaņā ar jauno konvenciju piešķirtā kompensācija atbilst arī saderības nosacījumiem, kas paredzēti 2011. gada VTNP lēmumā. Sabiedrisko pakalpojumu saistības, kas jāizpilda *SNS*, ir skaidri noteiktas un definētas visos raksturlielumos. Turklāt konvencijā ar *SNS*:

a) ir noteikts sabiedrisko pakalpojumu saistību saturs un ilgums;

b) ir noteikts attiecīgais uzņēmums un teritorija;

c) ir iekļauts kompensācijas mehānisma un kompensācijas aprēķina, kontroles un pārskata rādītāju apraksts;

d) ir iekļauta kārtība, kādā novērst un atmaksāt jebkādu kompensācijas pārmaksu.

5.3. ***Pan Med* piezīmes**

(268) Savā atbildē uz 2011. gada lēmumu, kas tika nosūtīta 2012. gada 29. februārī, *Pan Med* norādīja, ka piekrīt dažām minētā lēmuma iedaļām attiecībā uz Komisijas sākotnējo novērtējumu par atbalsta esību privatizācijas procesā, pietauvošanās prioritāti un pasākumiem, kas noteikti 2010. gada likumā.

(269) Savā atbildē uz 2012. gada lēmumu, kas nosūtīta 2013. gada 19. aprīlī, *Pan Med* norādīja, ka ir iecerējis sākt pakalpojumu sniegšanu noteiktos jaunos maršrutos, bet arī apgalvoja, ka konkurenci kavē nesaderīgais atbalsts, ko piešķir citiem bijušās *Tirrenia* grupas uzņēmumiem un to iegādātājiem. Nākamajos apsvērumos ir apkopotas *Pan Med* piezīmes, kas attiecas uz *Siremar*.

(270) Attiecībā uz glābšanas atbalstu, kas piešķirts *Tirrenia* un *Siremar*, *Pan Med* apgalvoja, ka no 2011. gada 28. augusta, proti, datuma, līdz kuram atbalstam vajadzēja būt izbeigtam, līdz tā atmaksai pēc aptuveni gada un diviem mēnešiem abi minētie uzņēmumi saņēma nelikumīgu un neatbilstīgu glābšanas atbalstu. Glābšanas atbalsts jo īpaši nebija atbilstošs Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādnēm un nebija daļa no visaptveroša pārstrukturēšanas plāna. Tāpēc *Pan Med* ieskatā tas bija darbības atbalsts *Tirrenia* un *Siremar*.

(271) Saistībā ar jaunajām konvencijām *Pan Med* izteica savus apsvērumus par *CIN* un *CdI* sniegto VTNP patieso būtību, savā pamatojumā lielāko uzmanību pievēršot maršrutiem, kuros pakalpojumus sniedz *CIN* (t. i, savienojumiem starp Sicīliju un kontinentālo daļu, nevis savienojumiem starp Sicīliju un mazākām salām, kuros pakalpojumus sniedz *CdI*). *Pan Med* apgalvoja, ka ne vietējo kopienu pārvietošanās vajadzības, ne argumenti par ekonomisko

attīstību nevar attaisnot šiem uzņēmumiem piešķirto valsts kompensāciju. *Pan Med* norādīja, ka mērķis nodrošināt teritoriālo nepārtrauktību nebūtu sasniedzams, izmantojot patvaļīgi atlasītas maršrutu paketes, kuras neataino vispārējās intereses un tika noteiktas pirms gandrīz 25 gadiem. Turklāt *Pan Med* argumentēja, ka kompensācija par sabiedrisko pakalpojumus sniegšanu ļāva uzņēmumiem gūt peļņu, kas bija vairāk nekā samērīga, un tādējādi neatbilst trešajam *Altmark* kritērijam ([90]). Jo īpaši *Pan Med* apgalvoja, ka *CIPE* direktīvā noteiktā riska prēmija 6,5 % apmērā nebūtu pamatota, jo uzņēmējiem nepaliktu darījumdarbības risks.

(272) Savā vēstulē *Pan Med* aprakstīja arī vairākus jaunus maršrutus, kuros tas bija nolēmis sniegt pakalpojumus, un jaunu ikdienas pakalpojumu maršrutā Gaeta–Milaco, ko tas vēl izvērtēja. *Pan Med* uzskatīja šo pakalpojumu par komerciāli dzīvotspējīgu. Tomēr projekts būtu apstājies birokrātijas un *CdI* un citu uzņēmumu pretestības dēļ ([91]). Šis pakalpojums konkurētu ar prāmju pakalpojumiem, ko sniedz *CdI* maršrutā Neapole–Eola salas–Milaco (kā arī ar *Tirrenia* sniegto pakalpojumu maršrutā Neapole–Palermo). Saistībā ar konkurences situāciju *CdI* apkalpotajos kabotāžas maršrutos *Pan Med* atgādināja, ka Komisija jau ir norādījusi, ka konkurējoši uzņēmumi sniedz salīdzināmus jauktus pakalpojumus vismaz šādos maršrutos: Milaco–Eola salas–Neapole, Trapāni–Pantellērija un Palermo–Ustika. Tas *Pan Med* ieskatā pierāda, ka tirgus patiešām spēj izpildīt sabiedrisko pakalpojumu saistības, kas patvaļīgi uzticētas *CdI*.

(273) *Pan Med* secināja, ka atbalsts, kas piešķirts, pagarinot sākotnējo konvenciju, glābšanas atbalsts un atbalsts, kas piešķirts saskaņā ar jauno konvenciju, ir nelikumīgs un nesaderīgs, un tas bija jāatgūst no attiecīgajiem saņēmējiem (t. i, sākotnējiem uzņēmumiem vai jaunajiem īpašniekiem atkarībā no attiecīgā pasākuma un saimnieciskās pēctecības).

5.4. ***Grandi Navi Veloci* piezīmes**

(274) 2012. gada 1. martā, atbildot uz 2011. gada lēmumu, *Grandi Navi Veloci* iesniedza piezīmes par šādiem jautājumiem:

a) Jūras kabotāžas regulas 4. panta pārkāpums attiecībā uz *Saremar*;

b) ikgadējā kompensācija, kas piešķirta *Saremar* par sabiedrisko pakalpojumu saistībām;

c) *Tirrenia* un *Siremar* darbības filiāļu privatizācija;

d) *Saremar* piešķirtā pietauvošanās prioritāte;

e) citi atbalsta pasākumi, kas veikti attiecībā uz bijušās *Tirrenia* grupas uzņēmumiem saistībā ar privatizāciju;

f) *Saremar* jau piešķirtā atbalsta nelikumība un nepieciešamība pārtraukt vai pagaidām atgūt šo atbalstu ([92]).

Grandi Navi Veloci apgalvoja, ka atbalsta pasākumi, kas uzskaitīti b) un e) apakšpunktā, ir jauns atbalsts, kurš ir gan nelikumīgs, gan nesaderīgs ar LESD. Tomēr *Grandi Navi Veloci* piezīmēs lielākā uzmanība ir pievērsta konkrētajam *Saremar* gadījumam, uz kuru šis lēmums neattiecas. Piezīmes, kas attiecas arī uz šo lēmumu, ir apkopotas turpmāk.

(275) Par iespējamo Jūras kabotāžas regulas pārkāpumu *Grandi Navi Veloci* norādīja, ka saskaņā ar minēto regulu dalībvalstis var iejaukties gadījumā, ja tirgus nespēj nodrošināt atbilstošus pakalpojumus, piešķirot subsīdijas, kas saistītas ar sabiedrisko pakalpojumu saistībām maršrutos, kurus noteikušas pašas dalībvalstis. Tomēr dalībvalstis drīkst iejaukties vienīgi saskaņā ar Jūras kabotāžas regulas pamatprasībām, un tām ir jāizpilda nediskriminācijas prasība attiecībā uz visiem Kopienas kuģu īpašniekiem, kuri ir ieinteresēti sniegt pakalpojumus šajos maršrutos. Tā kā Itālija piešķīra maršrutus vienīgi bijušās *Tirrenia* grupas uzņēmumiem, neizsludinot atklātu konkursu, tā pārkāpa Jūras kabotāžas regulas 4. panta 1. un 2. punktu. Turklāt *Grandi Navi Veloci* atzīmē, ka, ja šajos maršrutos būtu konkurenti, kas piedāvātu tos pašus pakalpojumus, *Analir* judikatūrā paredzētie nosacījumi netiktu izpildīti ([93]).

([90]) *Pan Med* minēja piemēru par izmaksu un ieņēmumu aprēķinu par maršrutu Ravenna–Katānija 2010. gadā, kas rezultātā norāda uz 8,3 miljonu EUR lielu peļņu un tādējādi arī uz pārmērīgu kompensāciju *Tirrenia*, kas sniedza pakalpojumus minētajā maršrutā. Tomēr 2020. gada *Tirrenia/CIN* lēmuma 259. punktā un 91. zemsvītras piezīmē Komisija secināja, ka, tā kā *Tirrenia* 2010. gadā bija reģistrējusi zaudējumus šajā maršrutā, nebija vajadzības turpināt izvērtēt šo nepamatoto apgalvojumu.

([91]) *Pan Med* iesniedza dažas vēstules, kas tika nosūtītas vietējām pašvaldību un ostu iestādēm, lūdzot saņemt nepieciešamās atļaujas, lai varētu sākt pakalpojumu sniegšanu šajā maršrutā.

([92]) Saskaņā ar 11. pantu Padomes Regulā (EK) Nr. 659/1999 (1999. gada 22. marts), ar ko nosaka sīki izstrādātus noteikumus EK līguma 93. panta piemērošanai (OV L 83, 27.3.1999., 1. lpp.).

([93]) Sk. lietu *Analir* un citi C-205/99, ECLI:EU:C:2001:107.

(276) Attiecībā uz pietauvošanās prioritāti *Grandi Navi Veloci* neapstrīdēja Komisijas sākotnējo viedokli, ka pasākums nav valsts atbalsts, jo nav zaudēti valsts līdzekļi. Tomēr *Grandi Navi Veloci* argumentēja, ka pietauvošanās prioritātes nodošana bijušās *Tirrenia* grupas uzņēmumu jaunajiem īpašniekiem, kas apstiprināta ar Dekrētlikuma 135/2009 19.*ter* panta 21. punktu, pati par sevi ir Jūras kabotāžas regulas 4. panta pārkāpums. *Grandi Navi Veloci* pēc tam minēja divus *AGCM* lēmumus (*segnalazioni*), kas pieņemti 1995. un 1997. gadā par *Caremar*, norādot, ka šai prioritātei var būt negatīva ietekme uz konkurenci, jo īpaši, ja atbalsta saņēmējam ir ekskluzīvas tiesības uz pietauvošanās laika nišām, kas ir visvērtīgākās no ekonomiskā viedokļa.

(277) Attiecībā uz *Tirrenia* un *Siremar* darbības filiāļu privatizāciju *Grandi Navi Veloci* piekrita 2011. gada lēmumā paustajam Komisijas sākotnējam viedoklim, ka procedūras nav bijušas pietiekami pārredzamas un bez nosacījumiem, lai izslēgtu atbalsta esību. Turklāt *Grandi Navi Veloci* apgalvoja, ka Itālijas iestādes uz nenoteiktu laiku kavēja *Tirrenia* grupas uzņēmumu, tostarp reģionālo uzņēmumu, privatizāciju, neraugoties uz garantijām, kas gadu gaitā sniegtas Komisijai un formalizētas 2001. gada lēmumā (4. un 12. apsvērumā) un 2004. gada lēmumā (5. un 45. apsvērumā). *Grandi Navi Veloci* apgalvoja, ka privatizācijas izredzes nākotnē ir izmantotas kā trumpis attiecībā pret Komisiju, lai varētu maksāt kompensāciju par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu *Tirrenia* grupas uzņēmumiem līdz 2008. gada beigām.

5.5. **Lipāri mēra vēstule**

(278) 2019. gada 2. decembrī Lipāri un citu Eola salu, izņemot Salinu ([94]), mērs iesniedza vēstuli pēc procesuālā termiņa, līdz kuram ieinteresētās trešās personas varēja darīt zināmu savu viedokli par 2011. un 2012. gada lēmumiem.

(279) Savā vēstulē mērs uzsvēra jūras transporta nozares nozīmi Eola salās dzīvojošo cilvēku ikdienas dzīvē. Mērs jo īpaši uzsvēra, ka attiecīgās salas ir daudz mazākas nekā Sardīnija vai Sicīlija, un tāpēc jūras kabotāžas savienojumiem ir izšķiroša nozīme. Mērs norādīja, ka šīm salām – jo īpaši mazākajām – ir nepieciešami minētie savienojumi pamata pārtikas un zāļu piegādēm. Bez uzticamiem un biežiem savienojumiem šīs salas riskētu ar masveida emigrāciju, līdz tās kļūtu neapdzīvotas. Turklāt mērs uzsvēra, ka tūrisms ir šo salu galvenā saimnieciskā darbība un efektīvi un produktīvi pārvadājumi ir būtiski tūrismam, jo īpaši karstajā sezonā. Šajā saistībā mērs atzīmēja, ka lietotāju pieprasījums pēc šiem transporta pakalpojumiem ir salīdzinoši neliels, bet stabils klusajā sezonā, kad transporta pakalpojumus galvenokārt pieprasa darba ņēmēji un salu iedzīvotāji, savukārt karstajā sezonā tas ir lielāks, kad transporta pakalpojumus galvenokārt pieprasa tūristi. Attiecīgi savienojumiem ar Eola salām ir vajadzīgs valsts atbalsts, un tā atcelšanai būtu katastrofāla ietekme uz šajās salās dzīvojošo cilvēku pamattiesībām un pamatvajadzībām.

6. ***COMPAGNIA DELLE ISOLE*** **IESNIEGUMI**

(280) *CdI* 2014. gada 23. oktobrī piedalījās sanāksmē ar Komisiju un Itālijas iestādēm. Uzņēmums iesniedza arī trīs apsvērumu kopumus, visus pēc procesuālajiem termiņiem, līdz kuriem ieinteresētās trešās personas varēja darīt zināmu savu viedokli par 2011. un 2012. gada lēmumiem. Neviens no minētajiem iesniegumiem nebija iesniegts, izmantojot sūdzības iesnieguma obligāto veidlapu, kas minēta Padomes Regulas (ES) 2015/1589 ([95]) 24. panta 2. punktā. Tomēr Komisija apkopos šos iesniegumus turpmākajās iedaļās un ir ņēmusi tos vērā savā novērtējumā.

6.1. **Pirmais iesniegums**

(281) Pirmajā vēstulē, kas tika nosūtīta 2013. gada 8. augustā pēc Komisijas pieprasījuma, *CdI* sniedza sīki izklāstītus datus par maršrutiem, kuros tas sniedza pakalpojumus laikposmā no 2012. gada 1. augusta līdz 2012. gada 31. decembrim. Sniegtā informācija cita starpā ietvēra to maršrutu sarakstu, kuros tika sniegti pakalpojumi, ar šādiem datiem:

1) sezona, kurā maršrutā tiek sniegti pakalpojumi ([96]);

2) izmantoto kuģu tonnāža;

3) kopējais reisu skaits;

4) vidējais pasažieru un automobiļu skaits vienā reisā;

5) vidējais kravas apjoms (lineāros metros) katrā reisā;

([94]) Proti, Vulkāno, Panareja, Stromboli, Filikudi un Alikudi.

([95]) Padomes Regula (ES) 2015/1589 (2015. gada 13. jūlijs), ar ko nosaka sīki izstrādātus noteikumus Līguma par Eiropas Savienības darbību 108. panta piemērošanai (OV L 248, 24.9.2015., 9. lpp.).

([96]) *CdI* gadījumā visos maršrutos pakalpojumi tiek sniegti visu gadu.

6) vidējie kopējie ieņēmumi (EUR) katrā reisā;

7) vidējais darbinieku skaits un izmaksas (EUR) katrā reisā ([97]).

(282) Turklāt *CdI* paziņoja, ka ir iegādājies *Siremar* darbības filiāli pēc neatkarīga eksperta novērtējuma un ka nepastāv saimnieciska pēctecība ar *Siremar*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru.

6.2. **Otrais iesniegums**

(283) Otrajā apsvērumu kopumā, kas tika nosūtīts 2014. gada 23. un 30. oktobrī, *CdI* sniedza piezīmes par pretgarantiju.

(284) Pirmkārt, tas norādīja, ka Sicīlija bija nolēmusi izveidot *Mediterranea* ar skaidriem politiskiem un saimnieciskiem mērķiem: atbalstīt mazo salu kopienas, nodrošinot iekšējos jūras kabotāžas pakalpojumus un nepieciešamo kapitālu kvalificētai un skaidri noteiktai dalībai šo pakalpojumu sniegšanā. Šajā saistībā, lai sasniegtu minēto darījumdarbības mērķi, *CdI* izteica vairākus *Siremar* pirkuma piedāvājumus, no kuriem pēdējie bija 2011. gada 9. jūnija, 18. jūlija un 13. oktobra piedāvājumi.

(285) Otrkārt, tas apgalvoja, ka darbības filiāles piešķiršana bija likumīga, un iesniedza dokumentus par konkursa procedūru un ar to saistīto valsts tiesvedību. *CdI* apgalvoja, ka *Siremar*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, un Ekonomikas attīstības ministrija zināja par pretgarantijas esību, un tomēr tie nodeva *Siremar* darbības filiāli *CdI* pilnus desmit mēnešus pēc līguma slēgšanas tiesību piešķiršanas. Jo īpaši *CdI* norādīja Komisijai uz Romas tiesas 2014. gada 15. aprīļa nolēmumu, kas atbrīvoja prasītājus no jebkādām kriminālapsūdzībām, jo tiesa bija secinājusi, ka ārkārtas administrācija, piešķirot darbības filiāli *CdI*, zināja par Sicīlijas pretgarantiju. Tā kā kriminālprocesa galīgajos nolēmumos konstatētos faktus nevar apstrīdēt saistītās procedūrās, *CdI* apgalvoja, ka tas pierāda, ka pretgarantija bija pilnīgi pareiza un tai nebija izšķirošas ietekmes uz konkursa iznākumu ([98]).

(286) Treškārt, *CdI* norādīja, ka Sicīlija piedāvāja pretgarantiju kā ieguldītājs, kam pieder kāda daļa uzņēmumā, nevis kā valsts iestāde. Tā kā pretgarantija bija nepieciešama, lai *Unicredit* saņemtu garantiju par atliktajiem pārdošanas cenas maksājumiem, visi tās akcionāri, tostarp privātās personas *Lauro.it S.p.A.*, *Davimar* un *Isolemar S.r.l.*, izsniedza pretgarantiju. Pirmajam *CdI* piedāvājumam viņi to darīja vēl pirms Sicīlija izsniedza savu pretgarantiju, jo valsts pārvaldes lēmumu pieņemšanas procedūras bija ilgākas. Šīs kavēšanās dēļ *CdI* vispirms paļāvās uz *Commercial Fidi* garantiju, kuru vēlāk aizstāja ar *Unicredit* apstiprinājuma vēstuli, kurā bija iekļauta atlikšanas klauzula attiecībā uz Sicīlijas galvenā grāmatveža pretgarantijas izsniegšanas pilnvaru pārbaudi (sk. 84. apsvērumu). Tomēr tam nebūtu nozīmes divu iemeslu dēļ: pirmkārt, ārkārtas komisārs to neņēma vērā un pieprasīja citu piedāvājumu kārtu; otrkārt, pārējo personu pretgarantijas bija pilnīgas. Tāpēc *CdI* secināja, ka Sicīlijas pretgarantija ir parasts saimniecisks darījums un nesniedz nekādas priekšrocības *CdI* vai *Unicredit*.

6.3. **Trešais iesniegums**

(287) Trešajā vēstulē, kas tika nosūtīta 2015. gada 15. jūlijā, *CdI* vispirms atsaucās uz Itālijas iestāžu iesniegtajiem argumentiem par darbības filiāles cenu, kas atbilst privātā pārdevēja kritērijam, un par *Siremar*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, un *CdI* saimniecisko pēctecību. *CdI* jo īpaši apgalvoja, ka Lēmums 5172/2012 un Lēmums 592/14 nemainīja šo secinājumu, jo tie bija vērsti uz vienu privatizācijas procedūras punktu, proti, Sicīlijas pretgarantiju. *TAR* un *CdS* lēmumi neietekmēja mehānismus, kas ieviesti, lai nodrošinātu saimniecisko pēctecību: nodošanas tvērumu un sabiedriskos pakalpojumus saskaņā ar jauno konvenciju, kā noteikts 2010. gada likumā; noteikumus par darbaspēku, kas paredzēti Dekrētlikuma 270/1999 56. panta 3.*bis* punktā. Turklāt Sicīlija bija izsniegusi pretgarantiju, bet ārkārtas administrācija un Ekonomikas attīstības ministrija uzraudzīja darbības filiāles nodošanu. Tādējādi šādas pretgarantijas esība nevar raisīt šaubas par pārdošanas procedūras leģitimitāti. *CdI* arī informēja Komisiju, ka dažādās iesaistītās iestādes un ieinteresētās personas tikās 2015. gada 20. aprīlī, lai nodrošinātu pareizu Lēmuma 5172/2012 un Lēmuma 592/14 piemērošanu ([99]).

([97]) Tas ietvēra apkalpes darbinieku skaitu, kā arī katram maršrutam piešķirto papildu un krastā esošo darbinieku skaitu.

([98]) *CdI* arī sniedza informāciju par procesiem Itālijas administratīvajās tiesās un informēja Komisiju, ka tā ir pārsūdzējusi *CdS* Lēmumu 592/14 *Corte di Cassazione* (sk. 96. apsvērumu un 45. zemsvītras piezīmi).

([99]) Tās bija: Ministru prezidenta biroja Valsts sekretāra vietnieks, Ekonomikas attīstības ministrija, Transporta ministrija, reģions, *Siremar*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, *SNS* un *CdI*.

(288) Turklāt *CdI* apgalvoja, ka procedūras aizsardzības pasākumi nodrošināja, ka cena, kas samaksāta par *Siremar* darbības filiāli, bija tās faktiskā tirgus cena pēc atbalsta piešķiršanas, kas nozīmē, ka šāda atbalsta vērtība faktiski jau bija iekļauta pārdošanas cenā ([100]). Ar šo formulējumu pārdevējs būtu saglabājis jebkura valsts atbalsta priekšrocības, jo tā aktīvu tirgus cena bija attiecīgi augstāka, un tāpēc pircējam nebūtu jāatmaksā šis atbalsts. Tādēļ jebkurš atgūšanas rīkojums, kas potenciāli adresēts *Siremar*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, nebūtu attiecināms uz *Siremar* darbības filiāles pircēju.

7. ITĀLIJAS PIEZĪMES PAR IEINTERESĒTO PERSONU PIEZĪMĒM UN IESNIEGUMIEM

(289) Komisija nosūtīja Itālijai piezīmes un iesniegumus, kas apkopoti 5. un 6. iedaļā. Tomēr Itālija sniedza piezīmes tikai par *SNS* otro iesniegumu (sk. 5.2.2. iedaļu) 2015. gada 13. maija vēstulē.

(290) Jo īpaši Itālija atzīmēja, ka pārdošanas procedūras pēdējā posmā ar termiņu 2011. gada 13. oktobrī ārkārtas komisārs nepārprotami ieteica pretendentiem neiesniegt piedāvājumus, kuru pamatā ir kāda garantija, ar ko tiek pārkāpti valsts atbalsta noteikumi. Attiecīgi *CdI* iesniedza savu piedāvājumu kopā ar *Unicredit* apstiprinājuma vēstuli, kurā nebija atsauces uz Sicīlijas pretgarantiju, vienlaikus attiecinot citus nosacījumus uz apstiprinājuma vēstules derīgumu ([101]). Tāpēc ministra atļauja tika piešķirta, pieņemot, ka procedūras noteikumi ir pilnībā ievēroti.

(291) Itālija arī apgalvoja, ka *Mediterranea* veica kapitāla palielināšanu līdzvērtīgi pārējiem *CdI* privātajiem akcionāriem un šā iemesla dēļ tas neietver valsts atbalstu. Turklāt Itālija atkārtoja, ka Sicīlijas akcijas saskaņā ar likumu atšķiras no *CdI* privāto akcionāru akcijām, tādējādi stingri ierobežojot tās ietekmi uzņēmumā.

8. NOVĒRTĒJUMS

8.1. Atbalsta esība LESD 107. panta 1. punkta nozīmē

(292) Saskaņā ar LESD 107. panta 1. punktu "ar iekšējo tirgu nav saderīgs nekāds atbalsts, ko piešķir dalībvalstis vai ko jebkādā citā veidā piešķir no valsts līdzekļiem un kas rada vai draud radīt konkurences izkropļojumus, dodot priekšroku konkrētiem uzņēmumiem vai konkrētu preču ražošanai, ciktāl tāds atbalsts iespaido tirdzniecību starp dalībvalstīm".

(293) LESD 107. panta 1. punktā paredzētie kritēriji ir kumulatīvi. Tāpēc, lai noteiktu, vai pasākumi, uz kuriem attiecas šā lēmuma darbības joma, ir valsts atbalsts LESD 107. panta 1. punkta nozīmē, ir jābūt izpildītiem visiem iepriekš minētajiem nosacījumiem. Proti:

a) finansiālo atbalstu piešķir dalībvalsts vai no valsts līdzekļiem;

b) finansiālais atbalsts jāpiešķir konkrētiem uzņēmumiem vai konkrētu preču ražošanai;

c) finansiālajam atbalstam jārada konkurences izkropļojumi vai jārada šādi draudi;

d) jāietekmē tirdzniecība starp dalībvalstīm.

(294) Pirmkārt, Komisija atzīmē, ka jaunā konvencija jāizvērtē kopā ar *Siremar* darbības filiāles privatizāciju. Šāds vienots novērtējums ir atbilstošs, jo būtībā Itālija organizēja konkursu par sabiedrisko pakalpojumu līguma (t. i., jaunās konvencijas) noslēgšanu, kurā par uzvarētāju atzītajam pretendentam bija jāiegādājas no *Siremar* vairāki aktīvi (galvenokārt kuģi), kas nepieciešami minētajā sabiedrisko pakalpojumu līgumā noteikto sabiedrisko pakalpojumu saistību izpildei.

(295) Otrkārt, Komisija norāda, ka laikā, kad tika pieņemts šis lēmums, Itālijas iestādes un *CdI* jau bija atcēluši gan pārdošanas līgumu, gan jauno konvenciju, ko tie bija noslēguši. Jaunā konvencija kopā ar *Siremar* darbības filiāli tika nodota *SNS*. Patiešām, kā izklāstīts 99. un 100. apsvērumā, jaunās konvencijas un *Siremar* darbības filiāles sākotnējā piešķiršana *CdI* ir pilnībā anulēta, un galu galā 2016. gada 11. aprīlī abas tika nodotas *SNS*. Turklāt, tā kā jaunās konvencijas piešķiršana un darbības filiāles pārdošana ir cieši saistītas, nav iespējams novērtēt atsevišķi kādu no abiem pasākumiem, pat ne ierobežotā laikposmā. Ņemot vērā šos apstākļus, no loģikas viedokļa būtu

([100]) Uzņēmums atsaucās uz 2001. gada 20. septembra spriedumu *Banks* C-390/98, ECLI:EU:C:2001:456 un 2004. gada 29. aprīļa spriedumu Vācija/Komisija C-277/00, ECLI:EU:C:2004:238.

([101]) Divi nosacījumi bija šādi: *CdI* bija jāuzvar konkursā par darbības filiāli, un pārdošanas līgums bija jāparaksta līdz 2011. gada 31. decembrim.

neiespējami pabeigt izmeklēšanu par jaunās konvencijas un *Siremar* darbības filiāles sākotnējo piešķiršanu *CdI* laikposmā no 2012. gada 1. augusta līdz 2016. gada 10. aprīlim, jo tas nozīmētu tās pašas procedūras novērtēšanu divreiz (vienu reizi par starpposma piešķiršanu *CdI* un otru reizi par galīgo piešķiršanu *SNS*) ([102]). Tāpēc šajā lēmumā tiks novērtēta tikai jaunās konvencijas apvienojumā ar *Siremar* darbības filiāli nodošana no *Siremar*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, *SNS*. Tā kā jaunajai konvencijai, kas ir spēkā kopš 2016. gada 11. aprīļa, bija būtībā tādi paši noteikumi un nosacījumi, kādi tika piemēroti laikposmā no 2012. gada 1. augusta līdz 2016. gada 10. aprīlim, un tā kā darbības filiāle arī būtībā bija tāda pati, Komisija ir integrējusi visu attiecīgo informāciju, ko tā apkopoja formālās izmeklēšanas gaitā attiecībā uz laikposmu no 2012. gada 1. augusta līdz 2016. gada 10. aprīlim, lai novērtētu jaunās konvencijas apvienojumā ar *Siremar* darbības filiāli piešķiršanu *SNS*.

(296) Visbeidzot – Komisija norāda, ka pietauvošanās prioritāte, kas attiecas tikai uz sabiedrisko pakalpojumu maršrutiem, nav nodalāma no VTNP, ko sniedz *Siremar* un tā iegādātājs *SNS*. Tāpēc šis pasākums tiks novērtēts kopsakarā ar minētajiem uzņēmumiem piešķirto kompensāciju par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu (sk. 8.1.1., 8.1.3. un 8.3.1. iedaļu).

8.1.1. *Sākotnējās starp Siremar un Itāliju noslēgtās konvencijas pagarināšana*

8.1.1.1. Valsts līdzekļi

(297) Lai pasākumu kvalificētu par valsts atbalstu, tam jābūt piedēvējamam valstij un piešķirtam tieši vai netieši no valsts līdzekļiem.

(298) Itālijas valsts uzticēja *Siremar* pakalpojumu sniegšanu jūras maršrutos, kā sīki izklāstīts sākotnējā konvencijā, kas tika pagarināta. Sākotnējā konvencija tika noslēgta ar valsti, un izrietošo kompensāciju par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu valsts maksā *Siremar* no sava budžeta. Tāpēc kompensācija par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu *Siremar* ir piedēvējama valstij un tiek piešķirta no valsts līdzekļiem.

(299) Komisija atzīmē, ka saskaņā ar Itālijas sniegto informāciju visi prāmju operatori veic regulāru maksu attiecīgajām ostu iestādēm par pietauvošanos, bet *Siremar* nemaksāja un nemaksā nekādu papildu maksu par pietauvošanās prioritāti. Tomēr Komisija uzskata, ka principā Itālija varēja izvēlēties noteikt papildu maksu par pietauvošanās prioritāti un ka, to nedarot, valsts ir zaudējusi ieņēmumus. Turklāt, tā kā pietauvošanās prioritāte ir piešķirta ar likumu, tā ir attiecināma uz valsti (sk. 131. apsvērumu).

8.1.1.2. Selektivitāte

(300) Lai pasākumu kvalificētu par valsts atbalstu, tam jābūt selektīvam. Kompensācija par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu par attiecīgajiem jūras pakalpojumiem tiek piešķirta tikai *Siremar*, tāpēc tā ir selektīva. Tā kā pietauvošanās prioritāte tika piešķirta tikai bijušās *Tirrenia* grupas uzņēmumiem, tostarp *Siremar*, arī tā ir selektīva.

8.1.1.3. Ekonomiska priekšrocība

(301) Komisija atgādina, ka kompensācijas par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu, ko piešķir uzņēmumam, var neradīt ekonomisku priekšrocību, ja ir izpildīti stingri definēti nosacījumi.

(302) Jo īpaši Tiesa *Altmark* spriedumā ([103]) lēma, ka, ja valsts veiktais pasākums uzskatāms par kompensāciju, ko uzņēmums saņem, lai izpildītu sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības, jo šis uzņēmums faktisku finanšu labumu negūst un tādējādi pasākums nerada tam labvēlīgāku pozīciju konkurencē kā uzņēmumiem, kas konkurē ar šo uzņēmumu, uz šādu pasākumu Līguma 107. panta 1. punkts neattiecas.

(303) Tomēr Tiesa arī skaidri noteica, ka, lai individuālā gadījumā šādu kompensāciju par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu nekvalificētu par valsts atbalstu, jābūt izpildītiem četriem kumulatīviem kritērijiem ("*Altmark* kritēriji"), proti:

a) saņēmēja uzņēmumam faktiski ir jāveic sabiedrisko pakalpojumu saistības, un šīm saistībām ir jābūt skaidri definētām (pirmais *Altmark* kritērijs);

b) kompensācijas aprēķināšanas parametriem ir jābūt iepriekš objektīvi un pārredzami noteiktiem (otrais *Altmark* kritērijs);

c) kompensācija nedrīkst pārsniegt summu, kas nepieciešama, lai segtu sabiedrisko pakalpojumu saistību izpildes izmaksas vai to daļu, ņemot vērā attiecīgos ieņēmumus un saprātīgu peļņu par šo saistību izpildi (trešais *Altmark* kritērijs);

([102]) Jebkurā gadījumā Komisija norāda, ka *CdI* pašlaik tiek likvidēts un ir neaktīvs. Tāpēc izmeklēšana par jebkuru tai piešķirto atbalstu būtu bez pamata (sk. 408. un 413. apsvērumu).

([103]) Sk. 2003. gada 24. jūlija spriedumu *Altmark Trans* C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.

d) ja uzņēmums, kuram ir jāveic sabiedrisko pakalpojumu saistības, konkrētā gadījumā netiek atlasīts saskaņā ar valsts iepirkuma procedūru, kuras rezultātā būtu iespēja izvēlēties konkursa dalībnieku, kas spēj sniegt minētos pakalpojumus sabiedrībai par vismazāko cenu, tad vajadzīgās kompensācijas līmenis jānosaka, pamatojoties uz tādu izdevumu analīzi, kuri šo saistību izpildes laikā būtu radušies labi vadītam un pienācīgi ar sabiedrisko pakalpojumu prasībām atbilstošiem transportlīdzekļiem nodrošinātam uzņēmumam, ņemot vērā attiecīgos ieņēmumus un saprātīgu peļņu par šo saistību izpildi (ceturtais *Altmark* kritērijs).

(304) Komisija to, kā tā piemēro *Altmark* kritērijus, precizēja savā paziņojumā par valsts atbalsta noteikumu piemērošanu kompensācijai, kas piešķirta par VTNP sniegšanu ("VTNP paziņojums") ([104]).

(305) Ņemot vērā, ka *Altmark* kritērijiem jābūt izpildītiem kumulatīvi, ja nav ievērots kaut viens no šiem kritērijiem, Komisija secina, ka novērtējamais pasākums sniedz ekonomisku priekšrocību saņēmējam. Komisija vispirms novērtēs ceturtā *Altmark* kritērija ievērošanu.

(306) Ceturtais *Altmark* kritērijs nosaka, ka kompensācijai, lai to nekvalificētu par valsts atbalstu, ir jābūt ierobežotai līdz nepieciešamajam minimumam. Šo kritēriju uzskata par izpildītu, ja kompensācijas par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu saņēmējs ir izraudzīts konkursa procedūrā, kas ļauj atlasīt pretendentu, kurš spēj nodrošināt pakalpojumus par sabiedrībai viszemāko cenu, vai, ja tādas nav, kompensācija ir aprēķināta, atsaucoties uz efektīva uzņēmuma izmaksām.

(307) Nevienai sākotnējās konvencijas pagarināšanai laikposmā no 2009. gada 1. janvāra līdz 2012. gada 31. jūlijam *Siremar* netika izvēlēts publiskā konkursa procedūrā. Itālija vienkārši pagarināja jau spēkā esošo sistēmu, tādējādi sniedzot tiesības iepriekš noteiktajam uzņēmumam turpināt saņemt kompensāciju par sabiedrisko pakalpojumu saistību izpildi.

(308) Turklāt Itālijas iestādes nav sniegušas Komisijai informāciju, kas liecinātu, ka kompensācijas līmenis ir noteikts, pamatojoties uz to izmaksu analīzi, kuras šo saistību izpildē būtu radušās labi vadītam un pienācīgi ar sabiedrisko pakalpojumu prasībām atbilstošiem transportlīdzekļiem nodrošinātam uzņēmumam, ņemot vērā attiecīgos ieņēmumus un saprātīgu peļņu. Itālija ir tikai argumentējusi, ka kompensācija par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu *Siremar* ievērojami samazinājās no 2010. gada pēc tam, kad tika ieviesta ar 2009. gada likumu noteiktā maksimālā kompensācijas summa. Tomēr Itālija nav pierādījusi, ka izmaksas, kas radās *Siremar* tā sabiedrisko pakalpojumu saistību izpildē, bija atbilstošas izmaksām, kādas rastos tipiskam, labi vadītam un pienācīgi ar sabiedrisko pakalpojumu prasībām atbilstošiem transportlīdzekļiem nodrošinātam uzņēmumam.

(309) Tāpēc Komisija secina, ka ceturtais *Altmark* kritērijs šajā gadījumā nav izpildīts.

(310) Ņemot vērā, ka šajā gadījumā attiecīgie četri *Altmark* kritēriji nav kumulatīvi ievēroti, Komisija secina, ka kompensācija par pakalpojumu sniegšanu jūras maršrutos atbilstoši sākotnējās konvencijas pagarinājumiem nodrošināja *Siremar* ekonomisku priekšrocību.

(311) Attiecībā uz pietauvošanās prioritāti Komisija vispirms atgādina, ka Itālijas konkurences iestāde *AGCM* vismaz divos gadījumos ir uzskatījusi, ka šim pasākumam ir ekonomiskā vērtība (sk. 276. apsvērumu). Tomēr *Siremar* nemaksā nekādu maksu par pietauvošanās prioritāti (sk. 226. apsvērumu). Turklāt Komisija atzīmē, ka pietauvošanās prioritāte – vismaz teorētiski – var samazināt uzņēmuma izmaksas (jo, piemēram, garantēta pietauvošanās var saīsināt gaidīšanas laiku ostās un tādējādi samazinās arī degvielas izmaksas) vai palielināt tā ieņēmumus (jo, piemēram, pasažieriem ir lielāks pieprasījums pēc noteiktiem laikiem). Patiešām, ciktāl pietauvošanās prioritāte nodrošina ātrāku piestāšanas ostā procedūru, prāmju pakalpojumu lietotāji var dot priekšroku prāmja operatoram, kas gūst labumu no šā pasākuma. Pat ja šī ietekme īstenotos tikai retos apstākļos vai būtu ierobežota, pietauvošanās prioritāte tik un tā varētu radīt ekonomisku priekšrocību *Siremar*.

8.1.1.4. Ietekme uz konkurenci un tirdzniecību

(312) Ja dalībvalsts piešķirtais atbalsts nostiprina uzņēmuma pozīciju salīdzinājumā ar citiem uzņēmumiem, kuri konkurē Savienības iekšējā tirdzniecībā, uzskatāms, ka šos uzņēmumus ir ietekmējis atbalsts ([105]). Pietiek ar to, ka atbalsta saņēmējs konkurē ar citiem uzņēmumiem tirgos, kas ir atvērti konkurencei ([106]).

([104]) OV C 8, 11.1.2012., 4. lpp.
([105]) Sk. jo īpaši lietu *Philip Morris*/Komisija C-730/79, ECLI:EU:C:1980:209, 11. punktu; lietu *Ferring* C-53/00, ECLI:EU:C:2001:627, 21. punktu; lietu Itālija/Komisija C-372/97, ECLI:EU:C:2004:234, 44. punktu.
([106]) Lieta *Het Vlaamse Gewest*/Komisija T-214/95, ECLI:EU:T:1998:77.

(313) Šajā gadījumā atbalsta saņēmējs konkurē ar citiem uzņēmumiem, kas sniedz jūras transporta pakalpojumus Savienībā, jo īpaši no brīža, kad stājās spēkā Padomes Regula (EEK) Nr. 4055/86 ([107]) un Jūras kabotāžas regula, ar kurām liberalizē attiecīgi starptautiskā jūras transporta tirgu un jūras kabotāžas tirgu. Tāpēc kompensācija par pakalpojumu sniegšanu jūras maršrutos atbilstoši sākotnējās konvencijas pagarinājumam var ietekmēt tirdzniecību Savienībā un izkropļot konkurenci iekšējā tirgū. To pašu iemeslu dēļ minētais secinājums ir attiecināms arī uz pietauvošanās prioritāti.

8.1.1.5. Secinājums

(314) Tā kā ir izpildīti visi LESD 107. panta 1. punktā noteiktie kritēriji, Komisija secina, ka gan kompensācija par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu, kas izmaksāta, pamatojoties uz secīgiem sākotnējās konvencijas pagarinājumiem, gan pietauvošanās prioritāte ir valsts atbalsts *Siremar*.

8.1.1.6. Jauns vai pastāvošs atbalsts

(315) Vispirms Komisija atgādina, ka saskaņā ar 1. panta c) punktu Regulā (ES) 2015/1589 ""*jauns atbalsts" ir jebkurš atbalsts, t. i., atbalsta shēmas un individuāls atbalsts, kas nav pastāvošs atbalsts, tostarp pastāvoša atbalsta grozījumi*". Patiešām, LESD 108. panta 3. punktā ir noteikts, ka visi plāni piešķirt vai mainīt atbalstu ir jādara zināmi Komisijai laikus un to nesāk īstenot, kamēr procedūra nav beigusies ar galīgo lēmumu ([108]).

(316) *Siremar*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, uzskata, ka gadījumā, ja kompensāciju par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu, kas piešķirta *Siremar* līdz 2008. gadam ieskaitot, klasificētu par pastāvošu atbalstu, pamatojoties uz Jūras kabotāžas regulas 4. panta 3. punktu, tas būtu attiecināms arī uz kompensāciju, kas izmaksāta, pamatojoties uz sākotnējās konvencijas pagarinājumu (237. apsvērums). Komisija norāda, ka kompensācija, kas *Siremar* izmaksāta par sabiedrisko pakalpojumu saistību izpildi līdz 2008. gadam, tika novērtēta 2020. gada lēmumā par *Tirrenia* grupu un patiešām tika klasificēta kā pastāvošs atbalsts (sk. 19. apsvērumu).

(317) Tomēr saskaņā ar Eiropas tiesu nostāju ([109]) Komisija uzskata, ka ar tādas atbalsta shēmas termiņa grozīšanu, kam ir bijis skaidri noteikts beigu datums (šajā gadījumā 2008. gada 31. decembris), ir pietiekami, lai attiecīgo atbalstu uzskatītu par jaunu atbalstu neatkarīgi no tā, vai ir mainītas citas attiecīgā pasākuma iezīmes. Pamatojoties uz to, Komisija secina, ka kompensācija par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu, kas izmaksāta saskaņā ar sākotnējās konvencijas pagarinājumiem, ir uzskatāma par jaunu atbalstu. Tāpēc *Siremar*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, argumenti ir noraidāmi.

(318) Komisija norāda, ka ne Itālijas iestādes, ne *Siremar*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, nav argumentējuši, ka pietauvošanās prioritāte ir pastāvošs atbalsts. Tāpēc Komisija šo pasākumu novērtēs kā jaunu atbalstu.

8.1.2. *Siremar glābšanas atbalsta nelikumīga pagarināšana*

(319) Komisija 2010. gada lēmuma 34.–40. apsvērumā jau ir noteikusi, ka paziņotais glābšanas atbalsta pasākums bija valsts atbalsts *Siremar* LESD 107. panta 1. punkta nozīmē.

(320) Komisija 2010. gada lēmumā paziņoto *Siremar* glābšanas atbalstu atzina par saderīgu ar iekšējo tirgu. Saskaņā ar 2004. gada Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādnēm Itālija apņēmās sešu mēnešu laikā paziņot Komisijai vai nu pārstrukturēšanas (vai likvidācijas) plānu, vai pierādījumu, ka aizdevums ir atmaksāts pilnā apmērā un/vai ka garantija ir izbeigta.

(321) Garantētā aizdevuma pirmā daļa *Siremar* tika izmaksāta 2011. gada 28. februārī, un tādējādi minētais sešu mēnešu termiņš beidzās 2011. gada 28. augustā.

(322) Itālija neiesniedza Komisijai pārstrukturēšanas (vai likvidācijas) plānu līdz minētajam datumam. *BIIS* 2011. gada 11. jūlijā izmantoja garantiju, un *Siremar* kļuva par valsts parādnieku (sk. 63. apsvērumu). *Siremar* 2012. gada 18. septembrī atmaksāja valstij summu, ko tas bija parādā (sk. 65. apsvērumu). Līdz minētajam datumam *Siremar* turpināja gūt labumu pilnā apmērā no glābšanas atbalsta pasākuma.

(323) Itālijas iestādes nav ne argumentējušas, ne pierādījušas, ka glābšanas atbalsta pagarināšana vairs nebija valsts atbalsts. Tās ir tikai iesniegušas argumentus (sk. 4.2. iedaļu) par to, kāpēc pasākums bija saderīgs pat pēc sešu mēnešu termiņa beigām.

([107]) Padomes Regula (EEK) Nr. 4055/86 (1986. gada 22. decembris), ar ko brīvas pakalpojumu sniegšanas principu piemēro jūras pārvadājumiem starp dalībvalstīm un starp dalībvalstīm un trešām valstīm (OV L 378, 31.12.1986., 1. lpp.).

([108]) Lieta *DEI* un Komisija/*Alouminion tis Ellados* C-590/14 P, ECLI:EU:C:2016:797, 45. punkts.

([109]) Apvienotās lietas *Territorio Histórico de Álava – Diputación Foral de Álava* un citi/Komisija T-127/99, T-129/99 un T-148/99, ECLI:EU:T:2002:59, 175. punkts.

(324) Tāpēc Komisija uzskata, ka arī glābšanas atbalsta pagarināšana, pārsniedzot sešu mēnešu termiņu, t. i., no 2011. gada 28. augusta līdz 2012. gada 18. septembrim, ir valsts atbalsts *Siremar* LESD 107. panta 1. punkta nozīmē.

8.1.3. *Jaunās konvencijas apvienojumā ar Siremar darbības filiāli un pietauvošanās prioritāti piešķiršana SNS, CdI kapitāla palielināšana un pretgarantija*

(325) Lai izdarītu secinājumu par to, vai jaunās konvencijas piešķiršana apvienojumā ar *Siremar* darbības filiāli un pietauvošanās prioritāti rada priekšrocību *SNS* LESD 107. panta 1. punkta nozīmē, Komisijai jānovērtē *Altmark* kritēriju ievērošana (sk. 301.–304. apsvērumu).

8.1.3.1. Pirmais *Altmark* kritērijs

(326) Komisija atgādina, ka Savienības tiesību aktos nav vienotas un precīzas tāda pakalpojuma definīcijas, kas var būt VTNP, vai nu pirmā *Altmark* kritērija nozīmē, vai LESD 106. panta 2. punkta nozīmē. VTNP paziņojuma 46. punktā ir šāds formulējums:

"Tā kā nav izstrādāti konkrēti Savienības noteikumi par to, kad pakalpojums ir vispārējas tautsaimnieciskas nozīmes pakalpojums, dalībvalstīm ir plaša rīcības brīvība, attiecīgo pakalpojumu definējot par VTNP un pakalpojuma sniedzējam piešķirot kompensāciju. Komisijas kompetence šajā saistībā aprobežojas tikai ar pārbaudīšanu, vai attiecīgā dalībvalsts ir pieļāvusi acīmredzamu kļūdu, konkrēto pakalpojumu definējot par VTNP, un izvērtējot valsts atbalstā iesaistīto kompensāciju. Ja ir īpaši Savienības noteikumi, tie attiecināmi uz dalībvalstu rīcības brīvību, neskarot Komisijas pienākumu izvērtēt, vai VTNP ir pareizi definēts valsts atbalsta kontroles nolūkā."

(327) Tāpēc valsts iestādēm ir tiesības uzskatīt, ka daži pakalpojumi ir vispārējās interesēs un ir jāsniedz, īstenojot sabiedrisko pakalpojumu saistības, lai nodrošinātu, ka sabiedrības intereses tiek aizsargātas, ja tirgus spēki nav pietiekami, lai garantētu, ka pakalpojumi tiek sniegti vajadzīgajā līmenī vai atbilstīgi nosacījumiem.

(328) Jūras kabotāžas jomā sīki izstrādāti Savienības noteikumi, kas reglamentē sabiedrisko pakalpojumu saistības, ir noteikti Jūras kabotāžas regulā un – nolūkā pārbaudīt iespējamo valsts atbalstu jūras transporta uzņēmumiem – Kopienas pamatnostādnēs par valsts atbalstu jūras transportam ("Jūras pamatnostādnes") ([110]).

(329) Jūras kabotāžas regulas 4. panta 1. punktā paredzēts:

"Dalībvalsts var noslēgt valsts pasūtījuma [sabiedrisko pakalpojumu] līgumus ar kuģošanas sabiedrībām vai uzlikt valsts pasūtījuma nodrošināšanas pienākumu kā nosacījumu kabotāžas pakalpojumu sniegšanai tām kuģošanas sabiedrībām, kuras piedalās regulāros reisos uz salām, no salām un starp salām. Ja dalībvalsts noslēdz valsts pasūtījuma līgumus vai uzliek valsts pasūtījuma nodrošināšanas pienākumu [sabiedrisko pakalpojumu saistības], to dara, nediskriminējot nevienu Kopienas kuģu īpašnieku."

(330) Jūras kabotāžas regulas 2. panta 3. punktā ir noteikts, ka sabiedrisko pasūtījumu līgums jo īpaši var attiekties uz:

— transporta pakalpojumiem, kas atbilst noteiktiem nepārtrauktības, sistemātiskuma, pārvadājumu jaudas un kvalitātes standartiem,

— papildu transporta pakalpojumiem,

— transporta pakalpojumiem par konkrētām likmēm, uz kuriem attiecas specifiski nosacījumi, jo īpaši attiecībā uz atsevišķām pasažieru kategorijām vai atsevišķiem maršrutiem,

— pakalpojumu pielāgojumu faktiskām prasībām.

(331) Saskaņā ar Jūras pamatnostādņu 9. iedaļu "sabiedrisko pakalpojumu saistības var noteikt vai sabiedrisko pakalpojumu līgumus (SPK) var noslēgt par pakalpojumiem, kas norādīti Regulas (EEK) Nr. 3577/92 4. pantā", t. i., regulāriem pakalpojumiem uz, no un starp salām.

([110]) Komisijas Paziņojums C(2004) 43 "Kopienas pamatnostādnes par valsts atbalstu jūras transportam" (OV C 13, 17.1.2004., 3. lpp.).

(332) No iedibinātās judikatūras izriet, ka sabiedrisko pakalpojumu saistības var noteikt tikai tad, ja to var pamatot ar vajadzību nodrošināt atbilstošus regulārus jūras transporta pakalpojumus, ko nevar nodrošināt tikai tirgus spēki ([111]). Interpretējot Jūras kabotāžas regulu ([112]), Komisija apstiprina, ka "*dalībvalstis (tostarp vajadzības gadījumā reģionālās un vietējās iestādes), nevis kuģu īpašnieki nosaka, kuros maršrutos paredzēt sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākumus. Īpaši, sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākumus drīkst paredzēt attiecībā uz regulāras satiksmes (līnijsatiksmes) salu kabotāžas pakalpojumiem, ja tirgus nespēj sniegt atbilstošus pakalpojumus*". Turklāt Jūras kabotāžas regulas 2. panta 4. punktā pakalpojumu sniegšanas pienākumi definēti kā pienākumi, kurus attiecīgais kuģu īpašnieks neuzņemtos vai neuzņemtos tādā pašā apjomā vai ar tādiem pašiem nosacījumiem, ja viņš ņemtu vērā savas komerciālās intereses.

(333) Saskaņā ar judikatūru ([113]), lai pārbaudītu, vai pastāv reāla vajadzība pēc sabiedriskiem pakalpojumiem un vai sabiedrisko pakalpojumu līguma (t. i., jaunās konvencijas) izmantošana bija nepieciešama un samērīga, un attiecīgi – vai ir izpildīts pirmais *Altmark* kritērijs, Komisija novērtēs:

1) vai pastāvēja lietotāju pieprasījums;

2) vai tirgus dalībnieki nevarēja apmierināt pieprasījumu bez publisku iestāžu uzlikta pienākuma (tirgus nepilnības esība);

3) vai ar sabiedrisko pakalpojumu vienkāršu izmantošanu nebija nepietiekami, lai novērstu attiecīgo tirgus nepilnību (vismazāk kaitējošā pieeja).

1. Lietotāju pieprasījums

(334) Šajā gadījumā *CdI* un vēlāk *SNS* tika uzticēts sniegt jauktus pasažieru un kravu pārvadājumu pakalpojumus un vairākos maršrutos vienīgi pasažieru ātrgaitas pakalpojumus. Sabiedrisko pakalpojumu saistības, kas uzliktas *CdI* un vēlāk *SNS*, attiecas uz jūras transporta savienojumiem, kuros sniedzami pakalpojumi, to kuģu veidu un jaudu, kas piešķirti attiecīgajiem jūras maršrutiem, kuros sniedz pakalpojumus, rezerves kuģa pieejamību, lai nodrošinātu pakalpojuma nepārtrauktību, un maksimālajiem tarifiem, ko iekasē no pakalpojuma lietotājiem katrā no attiecīgajiem maršrutiem (t. i., zemāki tarifi mazāko salu iedzīvotājiem un augstāki tarifi citiem pasažieriem).

(335) Kā aprakstīts 184. apsvērumā, Itālija ir uzlikusi sabiedrisko pakalpojumu saistības, kas noteiktas jaunajā konvencijā, galvenokārt, lai i) nodrošinātu teritoriālo nepārtrauktību starp Sicīliju un mazākajām salām un ii) veicinātu attiecīgo salu ekonomisko attīstību, sniedzot regulārus un uzticamus jūras transporta pakalpojumus. Komisija uzskata, ka tie patiešām var būt leģitīmi sabiedrības interešu mērķi.

(336) Pirms *CdI* tika uzticēts sniegt pakalpojumus jūras savienojumos, kā definēts jaunajā konvencijā, pakalpojumus šajos maršrutos sniedza *Siremar*, pamatojoties uz sākotnējām konvencijām. Patiešām, Komisija norāda, ka attiecīgajos maršrutos pakalpojumi tika sniegti – lielākoties nemainīti – daudzu gadu garumā, t. i., vismaz kopš sākotnējās konvencijas spēkā stāšanās ([114]). Uzticot jauno konvenciju 2012. gadā, Itālijas iestādes, jo īpaši Sicīlija, uzskatīja, ka šie pakalpojumi aizvien ir nepieciešami, lai apmierinātu lietotāju pieprasījumu.

(337) Lai uzskatāmi parādītu patieso lietotāju pieprasījumu pēc pakalpojumiem, Itālija iesniedza statistiku, kas liecina, ka 2010. gadā *Siremar* pārvadāja pavisam 1 342 402 pasažierus un 311 114,50 lineāros kravas metrus piecās maršrutu paketēs. 2011. gadā šie rādītāji bija attiecīgi 1 332 400 un 290 704,70. Tas liecina, ka abos gados, pirms *CdI* tika uzticētas sabiedrisko pakalpojumu saistības, bija ievērojams kopējais pieprasījums pēc jūras transporta pakalpojumiem attiecīgajos maršrutos.

(338) Tomēr, lai noteiktu, ka pastāv reāls lietotāju pieprasījums katrā no attiecīgajiem 20 maršrutiem, kas sadalīti piecās paketēs, ir nepieciešams sīkāks novērtējums. Šajā nolūkā Itālija iesniedza statistiku par katru maršrutu par laikposmu no 2007. līdz 2019. gadam ([115]). Šajā statistikā iekļauts kopējais pasažieru skaits vai lineārie kravas metri, kas pārvadāti gada laikā, ļaujot aprēķināt vidējos radītājus par katru kuģa braucienu. Ilustrācijai – 5. tabulā ir atspoguļoti divi šādi rādītāji par 2010. un 2019. gadu. Šie skaitļi liecina, ka abos gados lielākajā daļā braucienu turp un atpakaļ attiecīgajos maršrutos tika pārvadāts vairāk nekā simts pasažieru. 2010. gadā tikai četros maršrutos vidēji tika pārvadāts mazāk nekā simts pasažieru, savukārt 2019. gadā – tikai trīs maršrutos. Komisija

([111]) Sk. lietu *Analir* un citi C-205/99, ECLI:EU:C:2001:107.

([112]) Komisijas paziņojums par to, kā interpretēt Padomes Regulu (EEK) Nr. 3577/92, ar ko piemēro principu, kurš paredz jūras transporta pakalpojumu sniegšanas brīvību dalībvalstīs (jūras kabotāža), Brisele, COM(2014) 232 final, 22.4.2014.

([113]) Sk. lietu *SNCM/Komisija* T-454/13, ECLI:EU:T:2017:134, 130. un 134. punkts.

([114]) Turklāt Komisija norāda, ka piecās maršrutu paketēs jau 1950. gados tika sniegti pakalpojumi ar zināma veida valsts kompensāciju.

([115]) Itālija iesniedza tikai aplēses par 2015. gadu, ko nav apstiprinājis ārējs konsultants, kā noteikts jaunajā konvencijā, un nav datu par laikposmu no 2016. gada 1. janvāra līdz 15. aprīlim, jo *CdI* gatavojās darbības filiāles atgriešanai *Siremar*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, un laikposmu no 2011. gada 1. janvāra līdz 2012. gada 30. jūlijam, jo *Siremar*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, pildīja sabiedrisko pakalpojumu saistības.

norāda, ka mazais pasažieru skaits šajos atsevišķajos maršrutos ir skaidrojams ar attiecīgo salu mazo iedzīvotāju skaitu un nelielajiem izmēriem, kā arī ar salīdzinoši īsajiem un biežajiem braucieniem, kas nepieciešami, lai apmierinātu šo salu iedzīvotāju pārvietošanās vajadzības. Komisija ir arī analizējusi katra maršruta statistiku līdz 2019. gada beigām ([116]). Komisija atzīmē, ka gadu gaitā dažādos maršrutos bija vērojamas svārstības reģistrēto braucienu un pasažieru skaitā. Tomēr tas ir tāpēc, ka šīs ir ļoti mazas salas ar ierobežotu ostu infrastruktūru, kas atrodas salīdzinoši tuvu viena otrai. Grafiki ir bieži jāpielāgo, lai tie atbilstu vietējām vajadzībām (piemēram, pārvietošanās izglītības vai darba dēļ) un mazinātu jebkādas savienojuma problēmas (piemēram, ja pietauvošanās vietā tiek veikta apkope un tā var uzņemt tikai mazākus kuģus vai mazāk kuģu vienlaikus, kādu laiku vienā paketes maršrutā varētu nesniegt pakalpojumus, savukārt citos šīs paketes maršrutos pakalpojumus varētu sniegt biežāk). Tomēr, pamatojoties uz Komisijas rīcībā esošajiem datiem, nekas neliecina, ka lietotāju pieprasījums pēc kāda maršruta vai maršruta paketes bija vai ir faktiski izzudis.

		Vidēji # pasažieri/braucieni ([117])		**Vidēji kravas/braucieni** ([118])	
Jauktu pakalpojumu maršruti		**2010**	**2019**	**2010**	**2019**
Pakete "Milaco–Eola salas–Neapole"	C/1	(…)	(…)	(…)	(…)
	C/2	(…)	(…)	(…)	(…)
	C/3	(…)	(…)	(…)	(…)
	C/4	(…)	(…)	(…)	(…)
	C/6	(…)	(…)	(…)	(…)
Pakete "Palermo–Ustika"	D/1	(…)	(…)	(…)	(…)
Pakete "Trapāni–Egadu salas"	D/2	(…)	(…)	(…)	(…)
	D/3	(…)	(…)	(…)	(…)
Pakete "Trapāni–Pantellērija"	D/4	(…)	(…)	(…)	(…)
Pakete "Trapāni–Pelageju salas"	D/5	(…)	(…)	(…)	(…)

		Vidēji # pasažieri/braucieni	
Tikai pasažieru maršruti		**2010**	**2019**
Pakete "Milaco–Eola salas–Neapole"	ALC/2	(…)	(…)
	ALC/2*bis*	(…)	(…)
	ALC/3	(…)	(…)
	ALC/4	(…)	(…)
	ALC/6	(…)	Neattiecas ([119])
Pakete "Palermo–Ustika"	ALD/1	(…)	(…)
Pakete "Trapāni–Egadu salas"	ALD 2/3	(…)	(…)
	ALD 2/3 *bis*	(…)	(…)

5. tabula. Lietotāju pieprasījuma statistika par 2010. gadu (pakalpojumi, ko sniedza *Siremar*) un 2019. gadu (pakalpojumi, ko sniedza *SNS*)

([116]) Ilustrācijai – 5. tabulā ir ietverta individuālu maršrutu statistika par 2019. gadu. Lakonisma apsvērumu dēļ Komisija nenorāda skaitļus par pārējiem gadiem, kuros *CdI* vai *SNS* sniedza pakalpojumus.

([117]) Kopējais pasažieru skaits, dalīts ar turp un atpakaļ braucienu kopējo skaitu attiecīgajā periodā.

([118]) Kopējais kravas apjoms (lineārajos metros), dalīts ar turp un atpakaļ braucienu kopējo skaitu attiecīgajā periodā.

([119]) Sākot ar 2016. gada 1. septembri, maršruts tika pārveidots divos papildu pakalpojumos "ALC/2" (pirmais posms) un "ALC/2*bis*" (turp un atpakaļ).

(339) Lai pierādītu, ka lietotāju pieprasījums aizvien pastāvēja, kad *CdI* un vēlāk *SNS* sāka sniegt pakalpojumus maršrutos saskaņā ar jauno konvenciju, Itālija iesniedza papildu statistiku. Skaitļi 6. tabulā liecina, ka, sākot no 2013. gada, *CdI* un vēlāk *SNS* transportēja vairāk pasažieru un kravu nekā *Siremar* 2010. un 2011. gadā (sk. 337. apsvērumu). Lai gan laika gaitā bija vērojamas zināmas svārstības, šie skaitļi apstiprina, ka lietotāju pieprasījums saglabājās un pēdējos gados pat pieauga.

	# pārvadāto pasažieru skaits	**Pārvadātās kravas (lineārajos metros)**
2012. gads (augusts–decembris)	(…)	(…)
2013	(…)	(…)
2014	(…)	(…)
2015 ([120])	(…)	(…)
2016. gads (aprīlis–decembris) ([121])	(…)	(…)
2017	(…)	(…)
2018	(…)	(…)
2019	(…)	(…)

6. tabula. Statistika par 2012.–2019. gadu (jaukti un tikai pasažieru maršruti, kuros pakalpojumus sniedza *CdI* un *SNS*)

(340) Komisija uzskata, ka iepriekš norādītā statistika (337., 338. un 339. apsvērums) skaidri pierāda, ka pastāv reāls pieprasījums pēc pasažieru un kravu pārvadājumu pakalpojumiem katrā no 20 attiecīgajiem sabiedrisko pakalpojumu maršrutiem, kas sadalīti piecās paketēs. Tāpēc var secināt, ka šie pakalpojumiem apmierina patiesu lietotāju pieprasījumu un tādējādi apmierina arī reālas sabiedrības vajadzības.

2. Tirgus nepilnību esība

(341) Saskaņā ar VTNP paziņojuma 48. punktu "nebūtu lietderīgi noteikt īpašu sabiedriskā pakalpojuma sniegšanas pienākumu darbībai, ko uzņēmumi, kas darbojas normālos tirgus apstākļos, jau sniedz vai var sniegt apmierinošā līmenī un ievērojot valsts noteiktus, sabiedrības interesēm atbilstošus nosacījumus, piemēram, attiecībā uz cenu, objektīviem kvalitātes raksturlielumiem, nepārtrauktību un piekļuvi attiecīgajam pakalpojumam" ([122]). Tāpēc Komisijai ir jāpārbauda, vai pakalpojums būtu neatbilstošs, ņemot vērā sabiedrisko pakalpojumu prasības, ko dalībvalsts noteikusi jaunajā konvencijā, ja to sniegšana tiktu atstāta tikai tirgus spēku ziņā. Šajā ziņā VTNP paziņojuma 48. punktā ir noteikts, ka "Komisijas vērtējums aprobežojas ar to, ka tiek pārbaudīts, vai attiecīgā dalībvalsts ir pieļāvusi acīmredzamu kļūdu".

(342) Komisija iepriekšējos lēmumos jau ir analizējusi, vai šajās maršrutu paketēs pastāvēja tirgus nepilnība. Jo īpaši 2004. gada lēmumā Komisija norādīja attiecībā uz *Siremar*, ka neviens no privātajiem Itālijas uzņēmējiem, kas ir maršrutu paketēs, kurās (tajā laikā) apkalpoja valsts uzņēmums, nepiedāvāja salīdzināmus pakalpojumus visa gada garumā, kas spētu pilnībā apmierināt piecgades plānos paredzētās sabiedrisko pakalpojumu prasības ([123]). Šis konstatējums attiecas uz laikposmu no 1992. līdz 2008. gadam, un to neapšauba ne 2009. gada spriedums, ar kuru tika atcelts 2004. gada lēmums, ne arī 2020. gada lēmums par *Tirrenia* grupu, kurā secināts, ka *Siremar* piešķirtā kompensācija par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu ir pastāvošs atbalsts.

(343) Tomēr 2012. gada lēmumā Komisija atzīmēja, ka laikposmā līdz jaunās konvencijas pirmajai piešķiršanai citi uzņēmumi attiecīgajos maršrutos regulāri sniedza pakalpojumus ([124]). Toreiz Itālija apgalvoja, ka Sicīlija, izmantojot vairākas konkursa procedūras, bija izvēlējusies šos citus uzņēmumus, lai tie saskaņā ar atsevišķiem līgumiem sniegtu papildu sabiedriskos pakalpojumus. Pirms turpināt novērtējumu, Komisija atzīmē turpmāk minēto.

([120]) Ārējais konsultants neapstiprināja 2015. gada rādītājus kā attiecībā uz citiem gadiem, taču Itālijas iestādes tos sagatavoja *ex post*, izmantojot *CdI* iesniegtos dokumentus.
([121]) Itālija nav sniegusi datus par laikposmu no 2016. gada 1. janvāra līdz 10. aprīlim. Itālija apgalvo, ka šī statistika netika apkopota, jo tajā laikā *CdI* gatavoja darbības filiāles nodošanu atpakaļ uz *Siremar*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru.
([122]) Sk. lietu *Analir* un citi C-205/99, ECLI:EU:C:2001:107, 71. punkts.
([123]) Sk. 2004. gada lēmuma 135. apsvērumu.
([124]) Sk. 2012. gada lēmuma 101.–103. un 201. apsvērumu.

(344) Pirmkārt, šis novērtējums aprobežojas ar konkurences situāciju tirgū laikposmā līdz 2012. gada jūlijam, jo šis bija attiecīgais laikposms, kad Itālijas iestādes definēja sabiedrisko pakalpojumu saistības. Lai gan jaunā konvencija uzliek īpašas sabiedrisko pakalpojumu saistības iekasējamo tarifu ziņā (ieskaitot samazinātus tarifus mazāko salu iedzīvotājiem), Itālija nav pamatojusi sabiedrisko pakalpojumu nepieciešamību, argumentējot, ka *CdI* un vēlāk *SNS* bija jāsaglabā tarifi zemākā līmenī nekā tarifi, ko iekasē pārējie uzņēmumi. Izmeklēšanas gaitā Itālija drīzāk apgalvoja, ka gadījumā, ja citi uzņēmumi sniegtu prāmju pakalpojumus maršrutos, kuros pakalpojumus sniedza *CdI* un vēlāk *SNS*, šie konkurējošie pakalpojumi gada laikā atšķirtos nepārtrauktības un biežuma ziņā, tie nebūtu līdzvērtīgi (ostu vai pakalpojumu veida ziņā, piemēram, tikai pasažieru, nevis jaukti), tie nebūtu vienādas kvalitātes vai arī tiktu subsidēti saskaņā ar atsevišķiem līgumiem. Tāpēc Komisija nav veikusi to tarifu salīdzinošu analīzi, kurus iekasē visi uzņēmumi attiecīgajos maršrutos. Gluži pretēji – Komisija ir pievērsusi lielāko uzmanību iespējamām atšķirībām nepārtrauktības, regularitātes, jaudas un kvalitātes ziņā (sk. 330. apsvērumu) un tam, vai arī konkurējošie uzņēmumi tika subsidēti saskaņā ar atsevišķiem līgumiem.

(345) Otrkārt, salīdzināmie pakalpojumi, ko piedāvā citi uzņēmumi jaunajā konvencijā definētajās maršrutu paketēs, arī tika sniegti saskaņā ar valsts kompensācijas režīmiem kā Sicīlijas definētie papildu VTNP ([125]). Principā citu VTNP sniedzēju klātbūtne jaunajā konvencijā noteiktajās maršrutu paketēs neapšauba VTNP attiecināmību uz šīm paketēm, bet drīzāk to pastiprina, jo liek domāt, ka vajadzība pēc šiem savienojumiem bija tik spēcīga un/vai dažāda, ka to varēja apmierināt tikai vairāki uzņēmumi. Patiešām, tas, ka noteiktā maršrutu paketē pakalpojumus sniedz citi uzņēmumi, nevar liecināt par to, ka šajā paketē pakalpojumus pienācīgi var nodrošināt tirgus spēki vieni paši, ja arī šie citi uzņēmumi saņem valsts kompensāciju saskaņā ar atsevišķiem līgumiem par savu pakalpojumu piedāvāšanu.

(346) Treškārt, Itālija noteica 20 maršrutus piecās paketēs vai savienojumu tīklus, kas jāiekļauj jaunajā konvencijā ([126]). Komisija atzīmē, ka saskaņā ar 5.5.3. iedaļu paziņojumā par Jūras kabotāžas regulas interpretāciju ([127]) "*[b]ieži vien dalībvalstis vēlas apkopot sabiedriskā transporta maršrutus uz un no dažādām salām vienā maršrutu paketē, lai sekmētu apjomradītus ietaupījumus un piesaistītu operatorus. Maršrutu paketes būtībā nav pretrunā Savienības tiesībām, ja tāda apkopošana nerada diskrimināciju un nepamatotus tirgus kropļojumus. Piemērotākais paketes apjoms būtu jānosaka, ņemot vērā labāko sinerģiju, kas varētu rasties, apmierinot pamatvajadzības pēc transporta pakalpojumiem*".

(347) Šajā gadījumā plānošanas nolūkā maršruti tika sagrupēti ģeogrāfiskās paketēs, lai noteiktu iespējamos trūkumus vai pārklāšanos un nodrošinātu saskaņotu un pilnīgu savienojumu kopumu šo salu iedzīvotājiem gan ar Sicīliju, gan citām salām, jo īpaši salīdzinoši lielākajām. Patiešām, 3. tabulā redzams, ka maršruti katrā paketē bieži pārklājas un papildina viens otru ([128]). Ņemot vērā to, ka noteikti būtiski pakalpojumi, piemēram, skolas, lieli pārtikas veikali un specializēti medicīnas pakalpojumi ir pieejami tikai Sicīlijā vai salīdzinoši lielākajās salās, Itālija izvēlējās uzticēt maršrutu paketes, nevis atsevišķus maršrutus. Patiešām, lai gan privātie uzņēmumi piedāvā dažus savienojumus starp salīdzinoši lielākajām salām (piemēram, Lipāri un Pantellēriju) un Sicīliju, tie nepiedāvā savienojumus ar visām salām un starp tām visu gadu. Ņemot vērā nepieciešamību nodrošināt savienojumus starp vairākām mazām salām dažādās dažkārt salīdzinoši attālās vietās, Komisija uzskata, ka Itālija nav pieļāvusi acīmredzamu kļūdu, nosakot piecas paketes, kas ietver vienu vai vairākus maršrutus atkarībā no attiecīgās salas vai arhipelāga īpatnībām. Minēto iemeslu dēļ, ņemot vērā šīs lietas īpašos apstākļus, Komisija nav novērtējusi katru atsevišķo savienojumu, bet ir pievērsusi lielāko uzmanību katrai paketei kā saskaņotam savienojumu kopumam uz un no salas vai arhipelāga vai tā iekšienē.

(348) Ņemot vērā šos apstākļus, pamatojoties uz konkurences situāciju, kas pastāvēja līdz pirmajam pilnvarojumam 2012. gada 30. jūlijā, un pamatojoties uz ieinteresēto personu piezīmēm (sk. 5. iedaļu), Komisija ir analizējusi katru maršrutu paketi, lai pārliecinātos, ka Itālija nepieļāva acīmredzamu kļūdu, konstatējot tirgus nepilnību.

— Milaco–Eola salas–Neapole *CdI* sniedza un *SNS* sniedz pakalpojumus piecos maršrutos, ko apkalpo prāmji, un piecos ātrgaitas kuģu maršrutos, kas savieno Eola salas ar Sicīliju un kontinentālo daļu ([129]). Šajā paketē laikposmā no 2009. līdz 2012. gadam konkurenti bija *Ustica Lines*, *NGI*, *SNAV* un *Alilauro*. *Ustica Lines* un

([125]) Tā kā citu uzņēmumu piedāvātie pakalpojumi nav šā lēmuma darbības jomā, Komisija nesniegs piezīmes par to, vai minēto uzņēmumu pakalpojumi ir patiesi VTNP.

([126]) Sīkāku informāciju par maršrutiem un reisu biežumu sk. 3. tabulā. Pagarinājuma periodā (2009.–2012. gadā) šis braucienu biežums lielākoties bija vienāds, dažos atsevišķos maršrutos un/vai gada periodos bija tikai nelielas atšķirības.

([127]) Sk. 112. zemsvītras piezīmi.

([128]) Paketē iekļauto atsevišķo maršrutu grafiku laika gaitā var arī mainīt – sk. 119. zemsvītras piezīmi.

([129]) Jāņem vērā, ka no 2016. gada 1. septembra *SNS* sniedz pakalpojumus tikai četros dažādos ātrgaitas kuģa maršrutos (sk. 119. zemsvītras piezīmi).

NGI sniedza pakalpojumus maršrutos visu gadu, savienojot Milaco ar Eola salām, saņemot valsts kompensāciju, kas piešķirta saskaņā ar atsevišķiem līgumiem: *Ustica Lines* nodrošināja ātrgaitas kuģu pakalpojumus divos maršrutos, bet *NGI* – jauktus pakalpojumus vienā maršrutā. *SNAV* un *Alilauro* nodrošināja ātrgaitas kuģu pakalpojumus tikai karstajā sezonā maršrutos, kas savieno Neapoli un Eola salas, bez valsts kompensācijas. Komisija, pirmkārt, atzīmē, ka konkurenti nepiedāvāja pakalpojumus, kas būtu salīdzināmi ar *CdI* un vēlāk *SNS* pakalpojumiem maršrutu, reisu biežuma un jaudas ziņā. Gluži pretēji – tie sniedza pakalpojumus tikai vienā vai divos maršrutos, nodrošinot daudz ierobežotāku pakalpojumu apjomu un laiku. Konkrētāk, *NGI* sniedza prāmju pakalpojumus, izmantojot kuģus, uz kuriem attiecas atšķirīgas jaudas prasības. Kas attiecas uz *SNAV* un *Alilauro*, to pakalpojumi nenodrošināja savienojumu ar Milaco, jo attiecīgie maršruti savienoja tikai Neapoli ar Eola salām un nodrošināja savienojumus šajās salās. Turklāt minētie privātie uzņēmumi nesniedza pakalpojumus šajos maršrutus klusajā sezonā. Šādi pakalpojumi nav salīdzināmi ar pakalpojumiem, kurus vispirms nodrošināja *CdI*, bet vēlāk *SNS* saskaņā ar jauno konvenciju. *Pan Med* apgalvoja, ka konkurenti šajā paketē piedāvāja līdzīgus pakalpojumus (sk. 272. apsvērumu). Tomēr *Pan Med* nenorādīja šos konkurentus un nepierādīja, kāpēc uzskata, ka to pakalpojumi ir līdzīgi vai salīdzināmi ar *CdI* un vēlāk *SNS* sniegtajiem pakalpojumiem. Ņemot vērā minētos apstākļus, Komisija atzīmē, ka visi uzņēmumi, kas šajos maršrutos sniedza pakalpojumus visu gadu, to darīja ar valsts kompensāciju. Tas kopā ar šo salu ģeogrāfisko un demogrāfisko kontekstu (iedzīvotāju skaits svārstās no aptuveni 100 iedzīvotājiem Alikudi līdz aptuveni 10 700 iedzīvotājiem Lipāri) liecina, ka ar tirgus spēkiem vien nepietiek, lai nodrošinātu tādu savienojumu apjomu, kāds nepieciešams teritoriālās nepārtrauktības nodrošināšanai. Patiešām, Komisija secina, ka neviens cits uzņēmums, ņemot vērā tikai savas komerciālās intereses, nebūtu sniedzis pakalpojumus jaunajā konvencijā noteiktajā apjomā. Tāpēc Itālija nepieļāva acīmredzamu kļūdu, uzskatot, ka pastāvēja tirgus nepilnība šajā maršrutu paketē,

— Trapāni–Egadu salas *CdI* sniedza un *SNS* sniedz pakalpojumus divos maršrutos, ko apkalpo prāmji, un četros maršrutos, ko apkalpo ātrgaitas kuģi ([130]). *Ustica Lines* un *Traghetti delle Isole* ([131]) visu gadu sniedza pakalpojumus maršrutos, kas savieno Egadu salas ar Sicīliju, piedāvājot attiecīgi ātrgaitas kuģa un prāmju pakalpojumus. Komisija, pirmkārt, atzīmē, ka Sicīlija piešķīra kompensāciju *Ustica Lines* un *Traghetti delle Isole* par šo pakalpojumu sniegšanu saskaņā ar atsevišķiem līgumiem. Turklāt *Traghetti delle Isole* nepieciešamais reisu biežums atšķīrās no *CdI* un vēlāk *SNS* nodrošinātā reisu biežuma, jo *Traghetti delle Isole* nebija jāpiedāvā ikdienas savienojumi, kā to darīja *CdI* un vēlāk *SNS*. Turklāt *Traghetti delle Isole* sniedza prāmju pakalpojumus, izmantojot kuģus, uz kuriem attiecas atšķirīgas jaudas prasības, tostarp, piemēram, bīstamu kravu pārvadājumus. *Ustica Lines* nepieciešamais reisu biežums bija līdzīgs tam, ko nodrošināja *CdI* un vēlāk *SNS* (vairāki savienojumi dienā). Tomēr *Ustica Lines* sniedza savus pakalpojumus, izmantojot kuģus, uz kuriem attiecas atšķirīgas jaudas prasības. Ņemot vērā minētos apstākļus, Komisija atzīmē, ka visi uzņēmumi, kas šajos maršrutos sniedza pakalpojumus visu gadu, to darīja ar valsts kompensāciju. Tas kopā ar šo salu ģeogrāfisko un demogrāfisko kontekstu (Favinjanas, Levanco un Maretimo kopā ir aptuveni 4 300 iedzīvotāju) liecina, ka ar tirgus spēkiem vien nepietiek, lai nodrošinātu tādu savienojumu apjomu, kas nepieciešams teritoriālās nepārtrauktības nodrošināšanai. Patiešām, Komisija secina, ka neviens cits uzņēmums, ņemot vērā tikai savas komerciālās intereses, nebūtu sniedzis pakalpojumus jaunajā konvencijā noteiktajā apjomā. Tāpēc Itālija nepieļāva acīmredzamu kļūdu, uzskatot, ka pastāvēja tirgus nepilnība šajā maršrutu paketē,

— Porto Empedokle–Pelageju salas *CdI* sniedza un *SNS* sniedz gan prāmju, gan ātrgaitas kuģu pakalpojumus visu gadu. *Ustica Lines* bija vienīgais cits uzņēmums, kas maršrutā visu gadu nodrošināja ātrgaitas kuģu pakalpojumus, turklāt karstajā sezonā tika nodrošināti papildu ātrgaitas kuģu pakalpojumi. Komisija, pirmkārt, atzīmē, ka Sicīlija piešķīra kompensāciju *Ustica Lines* par šo pakalpojumu sniegšanu saskaņā ar atsevišķu līgumu. Turklāt *Ustica Lines* sniedza tikai pasažieru pakalpojumus, nepārvadājot kravas, ar atšķirīgu reisu biežumu. Pēc būtības šādi pakalpojumi nav salīdzināmi ar pakalpojumiem, kurus vispirms nodrošināja *CdI*, bet vēlāk *SNS* saskaņā ar jauno konvenciju. Ņemot vērā šos apstākļus, Komisija atzīmē, ka vienīgais uzņēmums, kas šajā maršrutu paketē sniedza pakalpojumus visu gadu, to darīja ar valsts kompensāciju. Tas kopā ar šo salu ģeogrāfisko un demogrāfisko kontekstu (Linosā un Lampedūzā kopā ir aptuveni 6 500 iedzīvotāju) liecina, ka ar tirgus spēkiem vien nepietiek, lai nodrošinātu tādu savienojumu apjomu, kas nepieciešams teritoriālās nepārtrauktības nodrošināšanai. Patiešām, Komisija secina, ka neviens cits uzņēmums, ņemot vērā tikai savas komerciālās intereses, nebūtu sniedzis pakalpojumus jaunajā konvencijā noteiktajā apjomā. Tāpēc Itālija nepieļāva acīmredzamu kļūdu, uzskatot, ka pastāvēja tirgus nepilnība šajā maršrutu paketē,

([130]) Pagarinājuma periodā ziņošanas nolūkā četri ātrgaitas maršruti tika sagrupēti divos.
([131]) Pašlaik koordinē un kontrolē *Caronte & Tourist* grupa.

— Trapāni–Pantellērija *CdI* sniedza un *SNS* sniedz prāmju pakalpojumus visu gadu. *Traghetti delle Isole* bija vienīgais uzņēmums, kas maršrutā nodrošināja prāmju pakalpojumus visu gadu. Komisija, pirmkārt, atzīmē, ka Sicīlija piešķīra kompensāciju *Traghetti delle Isole* arī par šo pakalpojumu sniegšanu saskaņā ar atsevišķu līgumu. Turklāt *Traghetti delle Isole* sniedza prāmju pakalpojumus ar tādu pašu reisu biežumu kā *CdI* un vēlāk *SNS*, izmantojot kuģus, uz kuriem attiecas atšķirīgas jaudas prasības, tostarp, piemēram, bīstamu kravu pārvadājumus. *Pan Med* apgalvoja, ka konkurenti šajā paketē piedāvāja līdzīgus pakalpojumus (sk. 272. apsvērumu). Tomēr *Pan Med* nenorādīja šos konkurentus un nepierādīja, kāpēc uzskata, ka to pakalpojumi ir līdzīgi vai salīdzināmi ar *CdI* un vēlāk *SNS* sniegtajiem pakalpojumiem. Ņemot vērā šos apstākļus, Komisija atzīmē, ka vienīgais cits uzņēmums, kas šajā maršrutā sniedza pakalpojumus visu gadu, to darīja ar valsts kompensāciju. Tas kopā ar Panetellērijas ģeogrāfisko un demogrāfisko kontekstu (maza sala ar aptuveni 7 800 iedzīvotājiem) liecina, ka ar tirgus spēkiem vien nepietiek, lai nodrošinātu tādu savienojumu apjomu, kas nepieciešams teritoriālās nepārtrauktības nodrošināšanai. Patiešām, Komisija secina, ka neviens cits uzņēmums, ņemot vērā tikai savas komerciālās intereses, nebūtu sniedzis pakalpojumus jaunajā konvencijā noteiktajā apjomā. Tāpēc Itālija nepieļāva acīmredzamu kļūdu, uzskatot, ka pastāvēja tirgus nepilnība šajā maršrutu paketē,

— Palermo–Ustika. *CdI* sniedza un *SNS* sniedz gan prāmju, gan ātrgaitas kuģu pakalpojumus visu gadu. *Ustica Lines* un *NGI* sniedza pakalpojumus maršrutā visu gadu; pirmais nodrošināja ātrgaitas kuģu pakalpojumus, bet otrais – prāmju pakalpojumus. Komisija, pirmkārt, atzīmē, ka Sicīlija piešķīra kompensāciju *Ustica Lines* un *NGI* arī par šo pakalpojumu sniegšanu saskaņā ar atsevišķiem līgumiem. Turklāt abi uzņēmumi sniedza prāmju pakalpojumus, izmantojot kuģus, uz kuriem attiecas atšķirīgas jaudas prasības, tostarp, piemēram, *NGI* sniedza bīstamu kravu pārvadājumus. Turklāt nepieciešamais reisu biežums atšķīrās no *CdI* un vēlāk *SNS* nodrošinātā reisu biežuma, jo citiem uzņēmumiem nebija jāpiedāvā ikdienas savienojumi, kā to darīja *CdI* un vēlāk *SNS*. *Pan Med* apgalvoja, ka konkurenti šajā paketē piedāvāja līdzīgus pakalpojumus (sk. 272. apsvērumu). Tomēr *Pan Med* nenorādīja šos konkurentus un nepierādīja, kāpēc uzskata, ka to pakalpojumi ir līdzīgi vai salīdzināmi ar *CdI* un vēlāk *SNS* sniegtajiem pakalpojumiem. Ņemot vērā šos apstākļus, Komisija atzīmē, ka visi uzņēmumi, kas šajā maršrutu paketē sniedza pakalpojumus visu gadu, to darīja ar valsts kompensāciju. Tas kopā ar Ustikas ģeogrāfisko un demogrāfisko kontekstu (ļoti maza sala ar aptuveni 1 300 iedzīvotājiem) liecina, ka ar tirgus spēkiem vien nepietiek, lai nodrošinātu tādu savienojumu apjomu, kas nepieciešams teritoriālās nepārtrauktības nodrošināšanai. Patiešām, Komisija secina, ka neviens cits uzņēmums, ņemot vērā tikai savas komerciālās intereses, nebūtu sniedzis pakalpojumus jaunajā konvencijā noteiktajā apjomā. Tāpēc Itālija nepieļāva acīmredzamu kļūdu, uzskatot, ka pastāvēja tirgus nepilnība šajā maršrutu paketē.

(349) Ņemot vērā iepriekš izklāstīto, Komisija secina, ka pilnvarojuma brīdī ar tirgus spēkiem vien nebija pietiekami, lai apmierinātu vajadzības pēc sabiedriskajiem pakalpojumiem. Šajā saistībā Komisija arī atzīmē, ka visās maršrutu paketēs, kurās pašlaik saskaņā ar jauno konvenciju pakalpojumus sniedz *SNS*, zināmā mērā tika subsidēti arī citu uzņēmumu sniegtie salīdzināmie pakalpojumi un jebkurā gadījumā tie nebija pilnībā līdzvērtīgi nepārtrauktības, regularitātes, jaudas un kvalitātes ziņā, un tāpēc pilnībā neapmierināja vajadzības pēc sabiedriskajiem pakalpojumiem, kuras Itālija ir noteikusi jaunajā konvencijā.

3. Vismazāk kaitējošā pieeja

(350) Komisija atzīmē, ka Itālijas iestādes ir izvēlējušās noslēgt sabiedrisko pakalpojumu līgumu ar vienu uzņēmumu (*CdI* un vēlāk *SNS*), nevis uzlikt sabiedrisko pakalpojumu saistības vairākiem uzņēmumiem. Pamatojoties uz Itālijas sniegto informāciju, Komisija piekrīt, ka lietotāju pieprasījumu (kā aprakstīts iepriekš, sk. 334.–340. apsvērumu) nebūtu bijis iespējams apmierināt, uzliekot sabiedrisko pakalpojumu saistības. Visās maršrutu paketēs, lai sniegtu regulārus pakalpojumus visu gadu, ir nepieciešamas kompensācijas par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu. Ja darbotos privāti uzņēmumi, kuri nesaņemtu kompensāciju par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu, piedāvājums tiktu nodrošināts tikai karstajā sezonā (sk. 348. apsvērumu). Turklāt, analizējot sīki izklāstītos pārskatus par katru maršrutu saskaņā ar jauno konvenciju, redzams, ka visi maršruti, kuros 2017., 2018. un 2019. gadā pakalpojumus sniedza *SNS*, rada strukturālus zaudējumus, tāpēc bez kompensācijas par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu tajos netiktu sniegti biežuma, jaudas un kvalitātes ziņā vēlamie pakalpojumi ([132]). *Ecorys* izdarīja līdzīgu secinājumu savā ziņojumā Komisijai (sk. 119. apsvērumu). Turklāt Komisija ņem vērā Itālijas

([132]) Laikposmā no 2016. gada 11. aprīļa līdz 31. decembrim *SNS* ziņoja par pozitīviem rezultātiem ALC/6 un ALD/3*bis* maršrutā. Tomēr Komisija norāda, ka lielā daļā 2016. gada klusās sezonas (no 1. janvāra līdz 10. aprīlim), kad maršruti parasti nav rentabli, pakalpojumu sniedza *CdI*. Tāpēc tas, ka *SNS* nesniedza pakalpojumu šajā laikposmā, iespējams, padarīja neobjektīvus šo maršrutu finanšu rezultātus par 2016. gadu.

argumentu, ka sabiedrisko pakalpojumu līguma izvēle bija nepieciešama arī, ņemot vērā *Siremar* privatizāciju. Proti, Itālija argumentēja, ka konkursa rīkošana par *Siremar* aktīviem apvienojumā ar jaunu sabiedrisko pakalpojumu līgumu ļāva: i) nodrošināt jūras sabiedrisko pakalpojumu nepārtrauktību; ii) maksimāli palielināt vērtību par labu valstij un iii) aizsargāt nodarbinātību. Tieši šo iemeslu dēļ Komisija piekrita tam, ka Itālija rīko konkursu par *Siremar* darbības filiāli apvienojumā ar jauno konvenciju (sk. 136. apsvērumu). Tādējādi Komisija arī atzina – un atkārto šajā lēmumā –, ka Itālija nepaļautos uz sabiedrisko pakalpojumu saistībām, kas ir attiecināmas uz visiem uzņēmumiem, bet noslēgtu vienu sabiedrisko pakalpojumu līgumu sākotnēji ar *CdI* un vēlāk ar *SNS*.

Secinājums

(351) Pamatojoties uz iepriekš izklāstīto novērtējumu, Komisija secina, ka Itālija nav pieļāvusi acīmredzamu kļūdu, pakalpojumus, kas uzticēti *CdI* un vēlāk *SNS*, definējot kā VTNP. Attiecīgi šaubas, ko Komisija pauda 2012. gada lēmumā, ir kliedētas.

(352) Lai secinātu, ka ir izpildīts pirmais *Altmark* kritērijs, Komisijai vēl ir jāpārbauda, vai *CdI* un vēlāk *SNS* tika uzticētas sabiedrisko pakalpojumu saistības, kas bija skaidri definētas. Šajā saistībā Komisija atzīmē, ka sabiedrisko pakalpojumu saistības ir skaidri aprakstītas jaunajā konvencijā un tās pielikumos (kuros ir ietvertas, piemēram, kuģu specifikācijas par katru maršrutu). Tāpat noteikumi, kas reglamentē kompensāciju, ir sīki izklāstīti konvencijā, 2009. gada likumā un *CIPE* direktīvā. Jaunajai konvencijai ir arī skaidri noteikts termiņš (12 gadi), tajā *CdI* un vēlāk *SNS* ir identificēts kā sabiedrisko pakalpojumu uzņēmums, un tajā ir noteikti pasākumi, lai nepieļautu pārmērīgu kompensāciju un nodrošinātu šādas pārmērīgas kompensācijas atmaksu (sk. arī 2.3.4. iedaļu). Tāpēc Komisija secina, ka pirmais *Altmark* kritērijs ir izpildīts.

Pietauvošanās prioritāte

(353) Dekrētlikuma 135/2009 19.*ter* panta 21. punktā ir skaidri noteikts, ka pietauvošanās prioritāte ir nepieciešama, lai garantētu teritoriālo nepārtrauktību ar salām, arī ņemot vērā bijušās *Tirrenia* grupas uzņēmumu, tostarp *Siremar*, sabiedrisko pakalpojumu saistības. Patiešām, ja uzņēmumiem, kam uzticētas sabiedrisko pakalpojumu saistības, nebūtu pietauvošanās prioritātes, tiem (dažreiz) varētu nākties gaidīt savu kārtu pirms piestāšanas ostā, tādējādi izraisot kavējumus, kas grautu mērķi nodrošināt uzticamu un ērtu savienojamību iedzīvotājiem. Regulārs grafiks ir nepieciešams, lai apmierinātu mazāko salu iedzīvotāju pārvietošanās vajadzības un sniegtu ieguldījumu attiecīgo salu ekonomiskajā attīstībā. Turklāt, tā kā jaunajā konvencijā ir noteikti daži grafika plānošanas pienākumi, piemēram, ņemt vērā citu transporta veidu (piemēram, autobusu) grafikus, pietauvošanās prioritāte palīdz nodrošināt, ka visas ostas piešķir pietauvošanās vietas un pietauvošanās laikus tā, lai sabiedrisko pakalpojumu uzņēmums varētu izpildīt savas sabiedrisko pakalpojumu saistības. Šī pietauvošanās prioritāte tika nodota *CdI* un vēlāk *SNS* pēc *Siremar* darbības filiāles iegādes. Ņemot vērā šos apstākļus, Komisija uzskata, ka šis pasākums ir piešķirts, lai *CdI* un vēlāk *SNS* varētu pildīt savas sabiedrisko pakalpojumu saistības, kas ir patiesi VTNP (sk. 351. apsvērumu). Tāpēc arī pietauvošanās prioritāte atbilst pirmajam *Altmark* sprieduma nosacījumam.

8.1.3.2. Otrais *Altmark* kritērijs

(354) Komisija atgādina, ka 2012. gada lēmumā (sk. tā 205. apsvērumu) tā bija paudusi sākotnējo viedokli, ka otrais *Altmark* sprieduma nosacījums ir ievērots.

(355) Ņemot vērā šos apstākļus, Komisija atzīmē, ka parametri, uz kuru pamata kompensācija aprēķināta, tika noteikti iepriekš un atbilst pārredzamības prasībām atbilstoši otrajam *Altmark* kritērijam.

(356) Konkrētāk, parametri, uz kuru pamata tika aprēķināta kompensācija, ir sīki izskaidroti *CIPE* direktīvā un ir izmantoti jaunajā konvencijā (un tās pielikumos), savukārt maksimālās kompensācijas summas ir noteiktas 2009. gada likumā. Kompensācijas aprēķina metode, arī, piemēram, vērā ņemtie izmaksu elementi, ir sīki izklāstīti *CIPE* direktīvā. Tā kā pietauvošanās prioritāte neietver nekādus finanšu pārvedumus pakalpojuma sniedzējam, Komisija uzskata, ka šis pasākums atbilst otrajam *Altmark* kritērijam.

(357) Tāpēc Komisija secina, ka otrais *Altmark* sprieduma nosacījums ir ievērots.

8.1.3.3. Trešais *Altmark* kritērijs

(358) Saskaņā ar trešo *Altmark* kritēriju saņemtā kompensācija nedrīkst pārsniegt summu, kas nepieciešama, lai nosegtu visus vai daļu izdevumu, kas radušies, pildot sabiedrisko pakalpojumu saistības, ņemot vērā atbilstošos ieņēmumus un saprātīgu peļņu.

(359) Tomēr *Altmark* nolēmumā nav sniegta precīza saprātīgas peļņas definīcija. Kā norādīts VTNP paziņojumā, ar saprātīgu peļņu jāsaprot kapitāla atdeves koeficients, kāds visu pilnvarojuma periodu būtu vajadzīgs tipiskam uzņēmumam, kas apsver vispārējas tautsaimnieciskas nozīmes pakalpojuma sniegšanu, ņemot vērā riska pakāpi. Riska pakāpe ir atkarīga no attiecīgās nozares, pakalpojuma veida un kompensācijas mehānismam raksturīgajām iezīmēm.

(360) Komisija 2012. gada lēmumā pauda šaubas par to, vai kompensācija, kas izmaksāta *CdI*, ir samērīga. Proti, Komisija sākotnēji uzskatīja, ka 6,5 % riska prēmija neataino atbilstošu riska līmeni, jo *prima facie CdI* neuzņēmās riskus, ko parasti uzņemas šādu pakalpojumu sniegšanā. Konkrētāk, izmaksu elementi, kas ņemti vērā kompensācijas aprēķināšanai, ietver visas izmaksas, kas saistītas ar pakalpojumu sniegšanu, un ir ņemtas vērā, piemēram, degvielas cenu izmaiņas. Rezultātā Komisija attiecīgajā posmā uzskatīja, ka, iespējams, *CdI* ir piešķirta pārmērīga kompensācija.

(361) Komisija atzīmē, ka daži jaunajā konvencijā noteiktās kompensācijas metodes aspekti, šķiet, patiešām samazina komercrisku, kas rodas *CdI* un vēlāk *SNS*. Proti, maksimālie tarifi, ko uzņēmums var iekasēt, tiek koriģēti katru gadu, lai ņemtu vērā inflāciju un atspoguļotu degvielas cenu izmaiņas. Turklāt jaunajā konvencijā ir ietvertas konkrētas klauzulas, kuru mērķis ir saglabāt sabiedrisko pakalpojumu ekonomisko un finansiālo līdzsvaru (sk. 130. apsvērumu). Jo īpaši gadījumā, ja kompensācija par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu nav pietiekama, lai segtu ar jauno konvenciju uzticēto pakalpojumu izmaksas, minētās klauzulas ļauj pārskatīt i) šo pakalpojumu darbības jomu, ii) veidu, kādā pakalpojumi tiek sniegti (piemēram, kuģu veids), vai iii) maksimālos tarifus.

(362) Tomēr uz iepriekš minētajām klauzulām attiecas vairāki ierobežojumi. Jo īpaši saskaņā ar jaunās konvencijas 8. pantu sabiedrisko pakalpojumu ekonomiskais un finansiālais līdzsvars tiek pārskatīts tikai reizi trīs gados. Ja pārskats liecina, ka kompensācija ir nepietiekama, lai segtu sabiedrisko pakalpojumu izmaksas, uzņēmums un Itālijas iestādes var vienoties veikt izmaiņas tikai nākamajam trīs gadu periodam. Ja sabiedrisko pakalpojumu ieņēmumi vai izmaksas liecina par neparedzētām strukturālām izmaiņām, kas ir vairāk nekā par 3 % lielākas vai mazākas nekā jaunajā konvencijā noteiktās vērtības, konvencijas 9. pants ļauj pusēm pieprasīt (ievērojot vairākus nosacījumus) ekonomiskā un finansiālā līdzsvara pārskatīšanu. Saskaņā ar abiem minētajiem pantiem par šādām izmaiņām (ja tādas ir) vienojas sarunu procedūrā, un līdz vienošanās panākšanai uzņēmumam ir jāturpina sniegt sabiedriskos pakalpojumus bez izmaiņām. Rezultātā uzņēmums joprojām ir daļēji pakļauts riskam, ka kompensācija var būt nepietiekama, lai segtu pakalpojuma sniegšanas izmaksas. Lai gan jaunās konvencijas 8. un 9. pantu var izmantot, lai atjaunotu ekonomisko un finansiālo līdzsvaru, to var darīt tikai uz tālredzības pamata, un nekādas korekcijas ar atpakaļejošu spēku nav iespējamas.

(363) Kā paskaidrots 49.–58. apsvērumā, *CIPE* direktīva paredz, ka, lai noteiktu kapitāla atdevi, izmantojot *WACC* formulu, izmanto 6,5 % riska prēmiju. It īpaši attiecībā uz *Siremar* Itālija šai formulā sākotnēji pieņēma, ka Beta ir 0,56. *Beta* apzīmē uzņēmuma veiktās darbības risku, un tās apmērs pierāda, ka, aprēķinot kapitāla atdevi, Itālija ņēma vērā to, ka uzņēmuma veiktās darbības risks ir būtiski zemāks par tirgus risku. Tomēr formālās izmeklēšanas gaitā (sk. 218. apsvērumu) Itālija paskaidroja, ka ar 2009. gada likumu kompensācijai ir noteikts maksimālais ierobežojums, tāpēc tika pieņemts lēmums vienkāršot aprēķinu, piemērojot 6,5 % likmi kā vienotu kapitāla atdeves likmi. Itālijas iestādes arī pierādīja, ka, piemērojot pilno metodiku, kas noteikta *CIPE* direktīvā, rezultātā tiktu iegūta kapitāla atdeve, kas pārsniegtu 6,5 % (t. i., 8,87 %). Šā iemesla dēļ Itālija uzskata, ka tās vienkāršotā pieeja ir konservatīva un nepieļauj lielāku kompensāciju uzņēmumam par to, kas noteikta *CIPE* direktīvā.

(364) Ņemot vērā iepriekš izklāstītos apstākļus, 2020. gada *Tirrenia/CIN* lēmuma 363. apsvērumā Komisija ir salīdzinājusi 6,5 % kapitāla atdeves likmi, kas piemērota arī, aprēķinot kompensāciju uzņēmumam, uz kuru attiecās izmeklēšana (t. i., *CIN*), ar vidējo kapitāla atdeves likmi, ko 2011. gadā (iepriekšējā gadā pirms *CdI* pilnvarojuma)

radījusi etalonu grupa. Etalonu grupā bija izvēlēti prāmju operatori, kas piedāvāja pakalpojumus jūras savienojumos Itālijā vai starp Itāliju un citām dalībvalstīm ([133]). Komisija atzīmē, ka *Siremar* ir uzņēmums, kas izmēra ziņā ir salīdzināms ar *CIN*. Tomēr attiecīgie maršruti atšķiras no tiem, kuros pakalpojumus sniedza *CIN*, jo tie ir īsāki un savieno mazākas salas. Komisija uzskata, ka, lai gan etalonu grupa aizvien ir svarīga *Siremar* gadījumā, tā darbību var uzskatīt par riskantāku, kas nozīmē, ka augstāka riska prēmija nebūtu nepamatota. Analīze liecināja, ka kapitāla atdeve, ko ieguva *CdI* un vēlāk *SNS*, ir nedaudz mazāka par vidējo atdevi, ko noteikusi etalonu grupa. Šis salīdzinājums ilustrē, ka iepriekšējā gadā pirms *CdI* pilnvarojuma 6,5 % kapitāla atdeves likme jūrniecības nozarē nebija nepamatota.

(365) Komisija jo īpaši atzīmē, ka neatkarīgi no tā, kādu summu uzņēmums būtu tiesīgs saņemt, pamatojoties uz iepriekš minēto metodiku (ieskaitot kapitāla atdevi), praktiski vēlāk *SNS* nevar saņemt vairāk par 2009. gada likumā noteikto maksimālo summu (t. i., 55 694 895 EUR). Tas pats attiecās uz *CdI* laikā, kad tas sniedza sabiedriskos pakalpojumus saskaņā ar jauno konvenciju. Šī summa, kas noteikta 2009. gadā un nekad netika koriģēta, lai ņemtu vērā inflāciju, visticamāk, bija piesardzīga, jo tā bija gandrīz par 17 % mazāka nekā summa, kas bija vajadzīga *Siremar*, lai sniegtu pakalpojumus tajā pašā gadā ([134]). Neatkarīgi no tā, vai *CdI* vai *SNS* tika uzticētas sabiedrisko pakalpojumu saistības, faktiskie skaitļi par 2012.–2019. gadu, kas norādīti 7. tabulā, liecina, ka visus gadus kompensācija par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu bija nepietiekama, lai segtu pakalpojumu neto izmaksas, ieskaitot 6,5 % kapitāla atdevi ([135]). *CdI* 2012. gadā saņēma nelielu pārmērīgu kompensāciju, ko vairāk nekā kompensēja zaudējumi 2013. un 2014. gadā. Tomēr *CdI* sniedza pakalpojumus tikai no augusta līdz decembrim. Šis laikposms ietver ienesīgāko mēnesi, kad tūristu pieprasījums ir visaugstākais (augusts), un neietver gada pirmos mēnešus, kad pieprasījums ir ļoti zems. Līdzīgs apsvērums ir attiecināms uz kompensāciju, ko *SNS* saņēma 2016. gadā. Šajā gadā saņemtā pārmērīgā kompensācija, ko saņēma *SNS* un ko arī vairāk nekā kompensēja vēlākos gados, bija saistīta ar to, ka *SNS* sniedza pakalpojumu tikai laikposmā no 2016. gada 11. aprīļa līdz 31. decembrim, kas neietver gada pirmos trīs mēnešus. Saskaņā ar 2011. gada VTNP nostādņu 47. punktu Komisija novērtē, vai visā līguma termiņa laikā tika piešķirta pārmērīga kompensācija. Par 2012.–2019. gada laikposmu *SNS* un *CdI* kopā saņēma summu, kas bija aptuveni par 30,3 miljoniem EUR mazāka nekā summa, kura aprēķināta, izmantojot metodiku, ieskaitot 6,5 % kapitāla atdevi. Šis skaitlis apliecina, ka jaunajā konvencijā ietvertās pārskatīšanas klauzulas nepasargā uzņēmumu no visiem riskiem, kas saistīti ar sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu. Neraugoties uz zināmām atšķirībām starp gadiem, *Siremar* darbības filiāles gūtā kapitāla atdeve par visu laikposmu (līdz 2019. gadam) bija aptuveni –4,7 % Itālijas sākotnēji paredzēto 6,5 % vietā. Patiešām, kompensācijas kopējā summa, ko *CdI* un *SNS* saņēma laikposmā no 2012. līdz 2019. gadam, ir mazāka par neto izmaksām, kas radās sabiedrisko pakalpojumu sniegšanā, pat ņemot vērā kapitāla atdevi 0 % apmērā. Kā redzams 7. tabulā, *CdI* un *SNS* kopā būtu bijusi nepieciešama papildu kompensācija aptuveni 12,7 miljonu EUR apmērā tikai neto izmaksu segšanai. Secinājums, ka jaunajā konvencijā ietvertās pārskatīšanas klauzulas nepasargā uzņēmumu no visiem riskiem, ir attiecināms arī uz pašu *SNS* (2016.–2019. gada laikposms). *SNS* saņēma aptuveni 23,3 miljonus EUR mazāk nekā summa, kas aprēķināta, izmantojot metodiku, ieskaitot 6,5 % kapitāla atdevi; *SNS* gūtā kapitāla atdeve ir aptuveni -11,8 %, nevis Itālijas sākotnēji paredzētie 6,5 %; un *SNS* būtu vajadzīga aptuveni 15 miljonu EUR papildu kompensācija, lai segtu tikai neto izmaksas.

([133]) Konkrētāk, tas attiecās uz *Minoan Lines Shipping*, *La Méridionale*, *Moby*, *Grandi Navi Veloci*, *Liberty Lines* (iepriekš zināms kā *Ustica Lines*), *Grimaldi* grupu, *Corsica Ferries*, *SNAV* un *Caronte & Tourist*. Bijušās *Tirrenia* grupas uzņēmumi (piemēram, *Caremar*, *Toremar*) nav iekļauti etalonu grupā. Etalonu grupā ir iekļauti divi uzņēmumi, kas vēlāk īstenos jauno konvenciju, – *Liberty Lines* (iepriekš zināms kā *Ustica Lines*) un *Caronte & Tourist* – *SNS* kopuzņēmuma ietvaros. Tomēr tajā laikā šie abi uzņēmumi sniedza dažādus pakalpojumus, kas neietilpst sākotnējās konvencijas darbības jomā. Attiecīgi Komisija tos nav izslēgusi no etalonu grupas.

([134]) Komisija atgādina, ka 2009. gads bija pēdējais gads, kad *Siremar* sniedza pakalpojumus atbilstoši parastajiem nosacījumiem (t. i., tam vēl nebija piemērojama ārkārtas administratīvā procedūra).

([135]) Šajos gados *CdI* un *SNS* katru gadu ieguldītais neto kapitāls bija vidēji 33,8 miljoni EUR.

Sabiedrisko pakalpojumu maršruti	1.08.2012.-31.12.2012. (CdI)	2013 (CdI)	2014 (CdI)	2015 (CdI)	1.04.2016. -31.12.2016.(SNS)	2017 (SNS)	2018 (SNS)	2019 (SNS)	Viss kopā
Ieņēmumi	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
- Izmaksas	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
- Amortizācija	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
= Sabiedrisko pakalpojumu neto Izmaksas	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
+ E14Saprātīgā peļņa (E10)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
= Tiesīgi saņemt kompensāciju	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
+ Faktiskā kompensācija	23 346 079 €	55 694 895 €	55 694 895 €	55 694 895 €	40 297 059 €	55 694 895 €	55 694 895 €	55 694 895 €	397 812 508 €
= Pārmērīgi lielā/nepietiekamā kompensācija	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	- 30 340 068 €

7. tabula. *CdI* un *SNS* sniegto sabiedrisko pakalpojumu neto izmaksas laikposmā no 2012. līdz 2019. gadam

(366) Komisija ar gandarījumu arī atzīmē, ka jaunās konvencijas 5. pants nosaka uzņēmuma pienākumu katru gadu nosūtīt Sicīlijai tā vadības pārskatus (apakšiedalījumā pa maršrutiem; pārskati jāapstiprina neatkarīgam revidentam), lai Sicīlija varētu pārbaudīt, vai ir piešķirta pārmērīgi liela kompensācija. Tas ir papildu aizsardzības pasākums, kas garantē, ka uzņēmums nevar gūt labumu no pārmērīgas kompensācijas. Itālijas iestādes arī iesniedza minētos vadības pārskatus par 2012.–2019. gadu, lai Komisija varētu veikt aprēķinus 7. tabulā ([136]).

(367) Ņemot vērā iepriekš izklāstīto, Komisija secina, ka kompensācija par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu, kas piešķirta uzņēmumam, nepārsniedz summu, kas ir nepieciešama, lai segtu izmaksas, kuras tam rodas sabiedrisko pakalpojumu saistību izpildē, ņemot vērā atbilstošos ieņēmumus un saprātīgu peļņu. Konkrētāk, Komisija uzskata, ka *CIPE* direktīvā paredzētā 6,5 % riska prēmija ir jānovērtē kopsakarā ar maksimālo kompensācijas summu, kas noteikta 2009. gada likumā. To paturot prātā, kapitāla atdeve, ko *CdI* un vēlāk *SNS* varēja gaidīt *ex ante* ziņā, bija atbilstoša riskiem, kādi tam radās, sniedzot sabiedriskos pakalpojumus saskaņā ar jauno konvenciju. Tāpēc Komisijas šaubas par atbilstību trešajam *Altmark* sprieduma nosacījumam ir kliedētas.

(368) Attiecībā uz pietauvošanās prioritāti un jebkādu iespējamu pārmērīgu kompensāciju, kas no tās varētu izrietēt, Itālija apgalvoja, ka visas iespējamās no pietauvošanās prioritātes izrietošās priekšrocības naudas izteiksmē nevar izteikt skaitļos (sk. iepriekš 227. apsvērumu). Jebkurā gadījumā Komisija atzīme, ka, ciktāl šis pasākums samazinātu sabiedrisko pakalpojumu sniedzēja darbības izmaksas vai palielinātu ieņēmumus, šī ietekme pilnībā atspoguļotos uzņēmuma iekšējos pārskatos. 365. apsvērumā veiktā Komisijas analīze apstiprināja, ka laikposmā no 2012. līdz 2019. gadam *CdI* un *SNS* kopā nesaņēma pārmērīgu kompensāciju. Tas attiecas arī uz pašu *SNS* tajos gados, kad tas īstenoja jauno konvenciju (laikposms no 2016. līdz 2019. gadam). Tāpēc Komisija secina, ka arī pietauvošanās prioritāte atbilst trešajam *Altmark* kritērijam.

8.1.3.4. Ceturtais *Altmark* kritērijs

(369) Ceturtais *Altmark* kritērijs ir izpildīts, ja uzņēmums, kas saņem kompensāciju par VTNP sniegšanu, ir izraudzīts konkursa procedūrā, kas ļauj atlasīt pretendentu, kurš spēj nodrošināt šo VTNP par sabiedrībai viszemāko cenu, vai ja kompensācija ir aprēķināta, atsaucoties uz efektīva uzņēmuma izmaksām.

(370) Saskaņā ar VTNP paziņojuma 63. punktu vienkāršākais veids, kādā valsts iestādes var izpildīt ceturto *Altmark* kritēriju, ir īstenot atklātu, pārredzamu un nediskriminējošu publiskā iepirkuma procedūru saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2004/17/EK ([137]) un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2004/18/EK ([138]).

(371) Turklāt VTNP paziņojuma 65. punktā ir noteikts, ka saskaņā ar Tiesas judikatūru publiskā iepirkuma procedūra izslēdz valsts atbalsta esību tikai tad, kad, pateicoties tai, ir iespējams izvēlēties pretendentu, kas pakalpojumu var sniegt par "viszemākajām izmaksām sabiedrībai".

(372) Komisija atzīmē, ka šajā gadījumā konkursa procedūra notika, pirms stājās spēkā Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2014/24/ES ([139]) (kas attiecas uz publiskajiem līgumiem, kas piešķirti jūras transporta pakalpojumu sniegšanai) un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2014/25/ES ([140]). Tolaik bija piemērojama Direktīva 2004/17/EK un Direktīva 2004/18/EK. Tomēr Direktīva 2004/17/EK neattiecas uz jūras transporta pakalpojumiem, kādus sniedz *Siremar* ([141]).

([136]) Izņemot 2015. gadu un 2016. gada pirmos mēnešus (sk. 120. un 121. zemsvītras piezīmi). Komisija pauž nožēlu par to, ka Itālija nav sniegusi šos datus, tomēr tā atzīmē, ka tas ietekmē tikai pēdējo periodu, kad pakalpojums sniedza *CdI*, savukārt Komisijas novērtējumā lielākā uzmanība ir vērsta uz *SNS*, kā paskaidrots 295. apsvērumā.

([137]) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2004/17/EK (2004. gada 31. marts), ar ko koordinē iepirkuma procedūras, kuras piemēro subjekti, kas darbojas ūdensapgādes, enerģētikas, transporta un pasta pakalpojumu nozarēs (OV L 134, 30.4.2004., 1. lpp.).

([138]) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2004/18/EK (2004. gada 31. marts) par to, kā koordinēt būvdarbu valsts līgumu, piegādes valsts līgumu un pakalpojumu valsts līgumu slēgšanas tiesību piešķiršanas procedūru (OV L 134, 30.4.2004., 114. lpp.).

([139]) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2014/24/ES (2014. gada 26. februāris) par publisko iepirkumu un ar ko atceļ Direktīvu 2004/18/EK (OV L 94, 28.3.2014., 65. lpp.).

([140]) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2014/25/ES (2014. gada 26. februāris) par iepirkumu, ko īsteno subjekti, kuri darbojas ūdensapgādes, enerģētikas, transporta un pasta pakalpojumu nozarēs, un ar ko atceļ Direktīvu 2004/17/EK (OV L 94, 28.3.2014., 243. lpp.).

([141]) Patiešām, Direktīvas 2004/17/EK 5. pantā ir skaidri noteikts, ka tās darbības joma attiecas tikai uz dzelzceļa, automatizēto sistēmu, tramvaju, trolejbusu, autobusu vai trošu transporta pakalpojumiem.

(373) Pamatojoties uz Direktīvas 2004/18/EK 20. apsvērumu, publiskie līgumi par pakalpojumiem jūras, piekrastes vai upju transporta jomā ietilpst minētās direktīvas darbības jomā. Tomēr minētās direktīvas II pielikuma B punktā ir uzskaitīti ūdens transporta pakalpojumi, un tas nozīmē ([142]), ka uz tiem attiecas tikai direktīvas 23. pants un 35. panta 4. punkts. Tas nozīmē, ka saskaņā ar Direktīvu 2004/18/EK uz publiskiem jūras transporta pakalpojumu līgumiem attiecas tikai pienākumi par tehniskajām specifikācijām (23. pants) un pienākums publicēt paziņojumu par līguma slēgšanas tiesību piešķiršanu (pēc līguma slēgšanas tiesību piešķiršanas, tātad piešķiršanas procedūras beigās, nevis sākumā: 35. panta 4. punkts). Visi pārējie Direktīvas 2004/18/EK noteikumi, tostarp noteikumi par publicējamo paziņojumu saturu (36. panta 1. punkts) un noteikumi par atlases kritērijiem (45.–52. pants), nav attiecināmi uz publiskiem jūras transporta pakalpojumu līgumiem.

(374) Turklāt Direktīva 2004/18/EK jebkurā gadījumā neattiecas uz pakalpojumu koncesijām, kas definētas tās 1. panta 4. punktā ([143]). Komisija atzīmē, ka uz pakalpojumu koncesijām, kam ir konkrēti pārrobežu elementi, tomēr attiecas vispārējie LESD principi par pārredzamību un vienlīdzīgu attieksmi.

(375) Pamatojoties uz iepriekš izklāstīto, Komisija secina, ka Direktīvu 2004/18/EK var piemērot tikai publiska līguma gadījumā, bet ne tad, ja runa ir par pakalpojumu koncesiju. Turklāt, tā kā šis gadījums attiecas uz ūdens transporta pakalpojumiem, piemērojamas ir tikai dažas no minētās direktīvas prasībām. Ņemot vērā šos apstākļus, Komisija uzskata, ka tā nevar paļauties tikai uz atbilstību publiskā iepirkuma direktīvām, lai pierādītu atbilstību ceturtajam *Altmark* kritērijam. Šā iemesla dēļ Komisija turpmāk tekstā novērtē, vai Itālijas izmantotā konkursa procedūra bija konkurenci nodrošinoša, pārredzama un nediskriminējoša. Lai veiktu šo novērtējumu, Komisija paļausies uz attiecīgajiem norādījumiem, kas izklāstīti tās paziņojumā par atbalsta jēdzienu ([144]) (jo īpaši tā 89. un turpmākajos punktos).

Konkurenci nodrošinoša un pārredzama konkursa procedūra

(376) Paziņojuma par atbalsta jēdzienu 90. punktā ir norādīts, ka procedūrai ir jābūt konkurenci nodrošinošai ([145]), lai procesā varētu piedalīties visi ieinteresētie un nosacījumiem atbilstīgie pretendenti. Turklāt saskaņā ar minētā paziņojuma 91. punktu procedūrai ir jābūt pārredzamai, lai nodrošinātu, ka visi ieinteresētie pretendenti katrā konkursa procedūras posmā ir vienādi un pienācīgi informēti. Minētajā punktā ir arī uzsvērts, ka pārredzamas atlases procedūras būtiski elementi ir informācijas pieejamība, pietiekami ilga laika došana ieinteresētajiem pretendentiem un atlases un līgumslēgšanas kritēriju skaidrība, un ir norādīts, ka konkursam jābūt pietiekami plaši publiskotam, lai par to varētu uzzināt visi potenciālie piedāvājumu iesniedzēji.

(377) Vispirms Komisija norāda, ka, lai gan Itālijas likumi ([146]) deva ārkārtas komisāram iespēju iesaistīties privātās sarunās ar potenciālajiem iegādātājiem, viņš šajā gadījumā šo iespēju neizmantoja, izņemot otro procedūras posmu pēc tam, kad tika publicēts un izsludināts uzaicinājums paust ieinteresētību, un nolūkā no *CdI* un *SNS* iegūt labākus nosacījumus. Patiešām, priekšroka tika dota atklātam konkursam, lai nodrošinātu, ka *Siremar* darbības filiāle tiek pārdota par tirgus cenu, un tādējādi maksimāli palielinātu ieņēmumus no pārdošanas. Tā kā nenotika privātas sarunas bez publiska uzaicinājuma, Komisijas šaubas, kas paustas 2011. gada lēmumā saistībā ar šo iespēju, ir kliedētas.

(378) Šajā gadījumā konkursa procedūra tika sākta, publicējot uzaicinājumu paust ieinteresētību par *Siremar* darbības filiāles iegādi vienā starptautiskā un vairākos valsts laikrakstos un atsevišķās specializētās tīmekļa vietnēs (sk. 75. apsvērumu). Minētajā uzaicinājumā "*ikviens, kurš var garantēt jūras transporta pakalpojumu nepārtrauktību*", tika aicināts paust ieinteresētību, un netika piemēroti nekādi papildu nosacījumi. Potenciālajām ieinteresētajām personām arī tika atvēlēts pietiekams laiks (t. i., 16 dienas) ieinteresētības paušanai. Nākamajā šā procesa uzticamības pārbaudes posmā kritērijiem atbilstošajiem pretendentiem tika atvēlēti četri mēneši laika visas attiecīgās informācijas novērtēšanai, lai noteiktu, vai un cik daudz tie vēlas solīt par *Siremar* darbības filiāli.

([142]) Saskaņā ar Direktīvas 2004/18/EK 21. pantu.

([143]) Direktīvas 2004/18/EK 1. panta 4. punktā noteikts: "*"Pakalpojumu koncesija" ir tāda paša veida līgums kā pakalpojumu valsts līgums, izņemot to, ka atlīdzība par pakalpojumu sniegšanu ir vai nu konkrētā pakalpojuma izmantošanas tiesības, vai arī šīs tiesības un samaksa.*"

([144]) Komisijas paziņojums par Līguma par Eiropas Savienības darbību 107. panta 1. punktā minēto valsts atbalsta jēdzienu (OV C 262, 19.7.2016., 1. lpp.).

([145]) Paziņojuma par atbalsta jēdzienu 146. zemsvītras piezīmē Komisija norāda, ka Savienības tiesas valsts atbalsta kontekstā bieži runā par "atklātu" konkursa procedūru. Tomēr, lietojot vārdu "atklāts", nav domāta kāda konkrēta procedūra saskaņā ar publiskā iepirkuma direktīvām. Tāpēc Komisija uzskata, ka apzīmējums "konkurenci nodrošinošs" šķiet piemērotāks, jo ar to nav domāts atkāpties no judikatūrā paredzētajiem materiāltiesiskajiem nosacījumiem.

([146]) Jo īpaši Dekrētlikums 134/2008.

(379) Komisija norāda, ka uzaicinājumā paust ieinteresētību bija skaidri noteikts, ka *Siremar* darbības filiāle tiks pārdota atbilstoši īpašajiem *Marzano* procedūras noteikumiem ar skaidru mērķi nodrošināt jūras transporta pakalpojumu nepārtrauktību saskaņā ar publisko pakalpojumu režīmu. Turklāt uzaicinājumā tika sniegta atsauce uz Dekrētlikuma 135/2009 19.*ter* pantu, kurā noteikts, ka pēc konkursa procedūras pabeigšanas tiks noslēgta jauna konvencija ar *Siremar* darbības filiāles pircēju. Minētajā pantā bija arī norādīts, ka šādas jaunas konvencijas termiņš būs ne vairāk kā divpadsmit gadi, un aprakstīts, kam jābūt ietvertam konvencijā. Turklāt tajā pašā pantā bija arī noteikta maksimālā *Siremar* kompensācijas summa, kas bija 55 694 895 EUR gadā visā jaunās konvencijas darbības laikā. Visbeidzot, 19.*ter* pantā bija arī noteikts, ka *Siremar* iegādātājs saglabās pietauvošanās prioritāti sabiedrisko pakalpojumu maršrutos.

(380) Kā norādīts 2011. gada lēmumā, uzaicinājumā paust ieinteresētību nebija norādīta konkrēta informācija par noteiktiem pārdodamajiem aktīviem, līguma slēgšanas tiesību piešķiršanas kritēriju un laiku, kad norisināsies nākamie konkursa procedūras posmi. Tomēr nākamajos apsvērumos izklāstīto iemeslu dēļ Komisija uzskata, ka kopumā konkursa procedūra bija pietiekami pārredzama.

(381) Pirmkārt, uzaicinājumā paust ieinteresētību bija minēts, ka pretendentiem ir jāspēj "*garantēt jūras transporta pakalpojumu nepārtrauktību*". Šis bija vienīgais atlases kritērijs, ko Itālija piemēroja, lai noteiktu, vai ieinteresētās personas drīkstēs piedalīties konkursa procedūrā. Lai gan uzaicinājumā nebija precizēts, kā pretendenti var pierādīt, ka viņi atbilst šai prasībai, pēc noklusējuma tas nozīmē, ka var izmantot jebkādus atbilstošus pierādīšanas līdzekļus ([147]). Komisija atzīmē, ka neviena no piecām ieinteresētajām personām netika izslēgta, un tas liecina, ka tās visas faktiski bija iesniegušas pietiekamus pierādījumus par to, ka to rīcībā ir pietiekami finanšu līdzekļi, lai nodrošinātu pakalpojuma nepārtrauktību. Komisija uzskata, ka šis atlases kritērijs bija skaidri saprotams visiem ieinteresētajiem pretendentiem un bija pamatots, ņemot vērā izvirzīto mērķi.

(382) Otrkārt, kā paskaidrots 379. apsvērumā, atsaucē uz Dekrētlikumu 135/2009 ieinteresētajām personām bija skaidri norādīts, ka pēc konkursa procedūras pabeigšanas tiks noslēgta jauna konvencija (ar maksimālo termiņu divpadsmit gadi) un ka kompensācijas par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu maksimālā ikgadējā summa ir noteikta 55 694 895 EUR apmērā. Turklāt uzaicinājumā izteikt ieinteresētību bija norādīts, ka mērķis ir pārdot darbības filiāli, kas sniedz sabiedriskos pakalpojumus. Turklāt, kā apstiprināja Itālija, piecām personām, kuras piedalījās uzticamības pārbaudes posmā, tika darīta pieejama visa būtiskā informācija par pārdošanas tvērumu, tostarp konvencijas projektu, kas noslēdzams starp pircēju un valsti. Tādējādi minētajām personām bija iespēja izlemt, vai pretendēt konkursā un cik daudz solīt. Komisija norāda, ka pārdošanas procedūrās starp privātiem uzņēmumiem tā ir normāla prakse, ka komerciāli sensitīva informācija tiek darīta pieejama tikai uzticamības pārbaudes posmā. Tā paša iemesla dēļ ieinteresētajām personām bija jāparaksta konfidencialitātes nolīgumi, pirms tām tika piešķirta piekļuve attiecīgajai dokumentācijai (sk. 76. apsvērumu). Pamatojoties uz šo informāciju, Komisija uzskata, ka no uzaicinājuma paust ieinteresētību ([148]) bija pietiekami saprotams, ka pārdošana attiecas uz *Siremar* darbības filiāli apvienojumā ar jaunu konvenciju. Pēc tam, kad attiecīgās personas bija paudušas ieinteresētību, tām tika piešķirta piekļuve visai nepieciešamajai informācijai, lai izlemtu par iespējamu piedāvājumu.

(383) Treškārt, attiecībā uz konkursa procedūras tālāko posmu norises laiku Komisijas atzīmē turpmāk izklāstīto. Ar 2010. gada 24. novembra vēstuli ieinteresētie pretendenti tika aicināti piedalīties uzticamības pārbaudē. Tad ieinteresētajiem pretendentiem ārkārtas komisāra 2011. gada 2. februāra vēstulē tika sniegta attiecīgā informācija par konkrētajiem nākamajiem procedūras posmiem, jo īpaši par procedūras grafiku un kritērijiem uzņemšanai otrajā uzticamības pārbaudes posmā. Komisija uzskata, ka ir maz ticams, ka šīs informācijas nesniegšana uzaicinājumā paust ieinteresētību ([149]) ir atturējusi potenciālos pretendentus no ieinteresētības paušanas.

(384) Ceturtkārt, Komisija norāda, ka, pamatojoties uz uzaicinājumu, sešas personas pauda ieinteresētību iegādāties *Siremar* darbības filiāli (sk. 76. un 77. apsvērumu). Šo personu vidū ir nozīmīgākie vietējie prāmju un kuģu operatori: *Caronte & Tourist S.p.A.* un *Ustica Lines S.p.A.* (iesniedza kopīgu piedāvājumu), *Riccardo Sanges & C. S.r.l.*, *Traghetti delle Isole S.p.A.* un *Mediterranea Holding S.p.A.* (kura akcionāru vidū bija daži pieredzējuši vietējie uzņēmumi un kurš sadarbojās ar citiem *CdI* izveidē). Komisija uzskata, ka tas apliecina, ka visiem potenciālajiem

([147]) Turklāt, kā paskaidrots 373. apsvērumā, uz šo konkursa procedūru neattiecās Direktīvas 2004/18/EK 36. panta 1. punkts. Tāpēc Itālijai faktiski nebija pienākuma uzaicinājumā norādīt atlases kritērijus.

([148]) Komisija norāda, ka Itālijai arī nebija pienākuma uzaicinājumā paust ieinteresētību sniegt sīku aprakstu par noteiktiem pārdodamajiem aktīviem un jauno sabiedrisko pakalpojumu līgumu, jo uz šo konkursa procedūru neattiecās Direktīvas 2004/18/EK 36. panta 1. punkts.

([149]) Turklāt, tā kā šai procedūrai nebija piemērojams Direktīvas 2004/18/EK 36. panta 1. punkts, Itālijai arī nebija pienākuma uzaicinājumā paust ieinteresētību aprakstīt, kā tiks organizēti turpmākie konkursa procedūras posmi.

pretendentiem bija pietiekama iespēja paust ieinteresētību par piedalīšanos konkursa procedūrā. Šajā saistībā Komisija norāda, ka ieinteresētajām personām nebija jāievēro apgrūtinošas procedūras un ka tām neradās ievērojamas izmaksas saistībā ar to ieinteresētības paušanu. Bija pietiekami, ka tās apliecināja savu spēju garantēt jūras transporta pakalpojumu nepārtrauktību. Sešas personas, kuras pauda ieinteresētību, arī izpildīja šo atlases kritēriju un tika attiecīgi uzaicinātas uz uzticamības pārbaudes posmu. Piecas no tām nolēma piedalīties minētajā posmā. Tikai pēc šā posma attiecīgajām personām bija jāizlemj, vai tās vēlas iesniegt piedāvājumu un cik daudz tās ir gatavas solīt.

(385) Pamatojoties uz iepriekš minēto, Komisija uzskata, ka kopumā konkursa procedūra bija konkurenci nodrošinoša un pārredzama. Jo īpaši *Siremar* iecere atbrīvoties no sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas (t. i., *Siremar* darbības filiāles) bija plaši darīta zināma visiem potenciālajiem pretendentiem attiecīgajā reģionālajā vai starptautiskajā tirgū. Turklāt Komisija ņem vērā, ka potenciālie pretendenti varēja vienkārši paust ieinteresētību, un šajā posmā viņiem nebija jāuzņemas nekādas citas saistības. Ja vien attiecīgās personas varēja pierādīt, ka tās atbilst vienīgajam atlases kritērijam, tām tika nodota visa nepieciešamā informācija un atvēlēts laiks, lai tās varētu izlemt, vai un cik daudz tās vēlas solīt par *Siremar* darbības filiāli. Minēto iemeslu dēļ Komisija uzskata, ka ir kliedētas tās šaubas, ka konkursa procedūra nebija pietiekami pārredzama uzaicinājuma paust ieinteresētību iespējamo trūkumu dēļ.

Konkursa procedūras nediskriminējošais raksturs un visaugstākā cena kā kritērijs

(386) Paziņojuma par atbalsta jēdzienu 92. punktā ir uzsvērts, ka, lai nodrošinātu, ka darījums atbilst tirgus nosacījumiem, nepieciešamie priekšnosacījumi ir nediskriminējoša attieksme pret visiem pretendentiem visos procedūras posmos un objektīvu atlases un līgumslēgšanas kritēriju noteikšana pirms procedūras. Turklāt minētajā punktā ir arī noteikts, ka, lai garantētu vienlīdzīgu attieksmi, līgumslēgšanas kritērijiem būtu jābūt tādiem, kas dod iespēju objektīvi salīdzināt un novērtēt piedāvājumus. Turklāt saskaņā ar Paziņojuma par atbalsta jēdzienu 95. punktu, ja publiskās struktūras pārdod aktīvus, vienīgajam būtiskajam pircēja atlases kritērijam vajadzētu būt augstākajai cenai ([150]), ņemot vērā arī prasītos līguma nosacījumus (piemēram, pārdevēja sniegto pārdošanas garantiju).

(387) Kā minēts iepriekš (sk. 378. apsvērumu), uzaicinājumā paust ieinteresētību bija tikai viens atlases kritērijs, proti, pretendentiem ir jāspēj "*garantēt jūras transporta pakalpojumu nepārtrauktību*". Visas sešas personas, kas procedūrā pauda ieinteresētību, arī izpildīja atlases nosacījumu un tika attiecīgi uzaicinātas piedalīties uzticamības pārbaudes posmā. Komisija uzskata, ka vienīgais piemērojamais atlases kritērijs bija objektīvs un pietiekami skaidri darīts zināms visām ieinteresētajām personām uzaicinājumā paust ieinteresētību.

(388) No sešiem potenciālajiem pretendentiem pieci nolēma piedalīties uzticamības pārbaudes posmā. Minētajā posmā, kas norisinājās no 2010. gada novembra līdz 2011. gada martam, visiem pieciem potenciālajiem pretendentiem tika dota piekļuve datu telpai, kurā bija visa būtiskā informācija, kas tiem ļāva novērtēt pārdošanai piedāvāto darbības filiāli (sk. 77. apsvērumu). Ārkārtas komisārs 2011. gada 2. februārī nosūtīja vēstuli, kurā bija sīki izklāstīta procedūra un prasības piedāvājuma iesniegšanai (sk. 383. apsvērumu). Jo īpaši minētajā vēstulē bija skaidri izklāstīti pārdošanas nosacījumi: darījumdarbības plāna sagatavošana sabiedrisko pakalpojumu saistību izpildei, kā noteikts konvencijas projektā, un nepieciešamo garantiju sniegšana, lai pierādītu pretendentu finansiālo stabilitāti. Itālija ir apstiprinājusi, ka gadījumā, ja tiktu saņemti vairāki piedāvājumi, vienīgais līguma slēgšanas tiesību piešķiršanas kritērijs būtu augstākā cena. Tieši nolūkā panākt visaugstāko iespējamo cenu starp diviem derīgiem un salīdzināmiem piedāvājumiem, Itālija vairākas reizes atsāka procedūru, galu galā piešķirot darbības filiāli *CdI* 2011. gada oktobrī (piešķiršana pabeigta 2012. gada jūlijā) un vēlāk *SNS* 2016. gada aprīlī (sk. 2.3.3.2. iedaļu).

(389) Tāpēc ir kliedētas 2011. gada lēmumā paustās Komisijas šaubas, ka Dekrētlikums 134/2008 ļauj piešķirt līguma slēgšanas tiesības, pamatojoties uz citiem kritērijiem. Visas personas tika korekti un vienādi informētas visos dažādajos konkursa procedūras posmos, lai tās varētu iesniegt piedāvājumu, pilnībā pārzinot procedūru un prasības. Komisija arī uzskata, ka līguma slēgšanas tiesību piešķiršanas kritērijs ļauj objektīvi salīdzināt un novērtēt piedāvājumus.

Pasākumi, lai nodrošinātu, ka pakalpojumi tiek sniegti par sabiedrībai viszemāko cenu

(390) Šajā gadījumā Itālija rīkoja konkursu par jauno konvenciju, kas apvienota ar *Siremar* darbības filiāli un kam piemēro noteiktus nosacījumus attiecībā uz darbaspēka līmeni, nevis tikai par jauno konvenciju vienu pašu. Komisija 2012. gada lēmumā pauda sākotnējo viedokli, ka, ciktāl pretendenti jau bija pienācīgi apgādāti ar kuģiem

([150]) Sk. Vispārējās tiesas 2012. gada 28. februāra spriedumu *Land Burgenland* un Austrija/Komisija, apvienotās lietas T-268/08 un T-281/08, ECLI:EU:T:2012:90, 87. punktu.

un apkalpi, tiem būtu radušās mazākas izmaksas, ja tiem nebūtu noteikts pienākums pārņemt daļu no *Siremar* kapitāla aktīviem un darbiniekiem. Tāpēc Komisija pauda sākotnējo uzskatu, ka konkursa rīkošana par jauno konvenciju, nenosakot pienākumu pārņemt minētos *Siremar* kuģus un apkalpi, kas nepieciešami sabiedrisko pakalpojumu sniegšanai, būtu radījusi mazākas izmaksas sabiedrībai.

(391) Tā kā *Siremar* bija liels uzņēmums, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, vispārējie valsts tiesību akti ([151]) paredzēja, ka tā ieguvējam divu gadu laikā jāsaglabā nemainīgs darbinieku skaits. Ņemot vērā šos apstākļus, līgums par darbības filiāles nodošanu nosaka, ka *CdI* un vēlāk *SNS* ir jāpiedāvā darbs (uz jaunu līgumu pamata) bijušajiem *Siremar* darbiniekiem un jāatturas no darbinieku atlaišanas ([152]) divus gadus. Komisija vispirms atzīmē, ka šī prasība ir balstīta uz juridisku pienākumu, ko Itālijas iestādes nevarēja ignorēt darbības filiāles nodošanas plānošanā, un ka šis pienākums ir ierobežots laikā, t. i., līdz diviem gadiem. Komisija arī atzīmē, ka *Siremar* darbības filiāle turpināja sniegt sabiedriskos pakalpojumus, pamatojoties uz jaunajā konvencijā noteiktajām sabiedrisko pakalpojumu saistībām. Šajā ziņā Itālija ir norādījusi, ka *CdI* un vēlāk *SNS* pārņēma tikai tos apkalpes locekļus un administratīvo personālu, kas nepieciešami sabiedrisko pakalpojumu sniegšanai ([153]). Ņemot vērā, ka nodarbinātības izmaksas tiktu segtas no kompensācijas, ko izmaksā *SNS* saskaņā ar jauno konvenciju, Komisija uzskata, ka praksē pienākums saglabāt nodarbinātības līmeni nav apgrūtinošs *CdI* un vēlāk *SNS*. Tāpēc maz ticams, ka šis pienākums ir samazinājis darbības filiāles pārdošanas cenu, un tas nevar būt šādā veidā radījis priekšrocību *CdI* un vēlāk *SNS*. Turklāt šis risinājums bija izdevīgs arī *Siremar* (un attiecīgi arī tā īpašniekam – Itālijai), jo *Siremar* nebija jāsedz izmaksas saistībā ar darbinieku atlaišanu, kurus pēc tam atkārtoti pieņēma darbā *CdI* un vēlāk *SNS*. Komisija atzīmē, ka *Ecorys* bija aplēsis, ka kopējās izmaksas saistībā ar visu *Siremar* darbinieku atlaišanu būtu sasniegušas vismaz 34 miljonus EUR.

(392) Tā kā *Siremar* darbības filiāles aktīvi tika apvienoti ar jaunu sabiedrisko pakalpojumu līgumu ([154]), uz darbības filiāles iegādātāju attiecas prasība nodrošināt sabiedrisko pakalpojumu nepārtrauktību, un tam tiek piešķirta pietauvošanās prioritāte. Pirmkārt, Komisija atzīmē, ka ar sabiedrisko pakalpojumu līgumu tika apvienoti tikai tie aktīvi, kas ir nepieciešami sabiedrisko pakalpojumu saistību izpildei. Patiešām, viens ātrgaitas prāmis, kas netika uzskatīts par vajadzīgu šim nolūkam, tika pārdots, organizējot atsevišķu konkursa procedūru. Otrkārt, Komisija uzskata, ka, *Siremar* darbības filiāles aktīvus sasaistot ar jaunu sabiedrisko pakalpojumu līgumu, rezultātā iegūtā cena nav zemāka, nekā tā būtu gadījumā, ja aktīvi un šis līgums tiktu pārdoti atsevišķi, turpmāk izklāstīto iemeslu dēļ:

— kā norādīts iepriekš, *Tirrenia* un *Siremar* ārkārtas komisārs organizēja atsevišķas konkursa procedūras, lai pārdotu septiņus kuģus, kas nebija iekļauti ne *Tirrenia*, ne *Siremar* darbības filiālē. No minētajiem septiņiem kuģiem tikai vienu varēja pārdot pretendentam, kas bija ieplānojis turpināt to izmantot kuģniecības mērķiem. Pārējos sešus kuģus varēja pārdot tikai demontāžas nolūkos. Turklāt 2011. gada martā kuģu mākleri ([155]), kuriem tika lūgts noteikt *Siremar* kuģu vērtību, norādīja, ka kuģi ir salīdzinoši veci un pielāgoti vietējiem maršrutiem, kuros tie tika izmantoti. Tāpēc tiem bija ierobežota tirgus vērtība starptautiskajos tirgos, un tos varēja izmantot tikai dažos Vidusjūras maršrutos. Ņemot vērā iepriekš izklāstītos iemeslus un tobrīd sarežģīto ekonomisko situāciju, šķiet maz ticams, ka visus 18 *Siremar* kuģus varētu pārdot kuģošanas vajadzībām (t. i., par cenu, kas ir augstāka par to lūžņu vērtību) ([156]). Komisija uzskata, ka minēto kuģu sasaiste ar sabiedrisko pakalpojumu līgumu ļāva iegūt augstāku cenu ([157]) par *Siremar* kuģiem, jo kā atlīdzību par kuģu ekspluatāciju sabiedrisko pakalpojumu maršrutos to iegādātājs saņēma kompensāciju par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu uz divpadsmit gadiem,

— Komisija 2012. gada lēmumā bija pieļāvusi varbūtību, ka visi pretendenti, kas jau ir nodrošināti ar pietiekamu kuģu un apkalpes darbinieku skaitu, būtu devuši priekšroku iespējai neiegādāties *Siremar* kuģus un nenolīgt tā darbiniekus. Tomēr Komisija norāda, ka 2010. gadā *Siremar* darbības filiālē kopā bija nodarbināti aptuveni 500

([151]) Dekrētlikuma 270/1999 63. panta 2. punkts nosaka, ka jebkuram potenciālajam pircējam, kas iegādājas liela uzņēmuma, kuram piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, darbības filiāli, ir jāapņemas saglabāt darbaspēka līmeni (t. i., darbinieku skaitu) un turpināt darījumdarbību vismaz divus gadus pēc iegādes.

([152]) Izņemot pienācīgi pamatotos apstākļos.

([153]) Saskaņā ar 2011. gada novembra vienošanos ar arodbiedrībām tas praksē attiecās uz visām personām, kas bija nodarbinātas darbības filiālē pārdošanas līguma parakstīšanas dienā.

([154]) Šā līguma projekts tika darīts pieejams datu telpā visiem pretendentiem. Turklāt tā pamatnoteikumi jau bija noteikti Dekrētlikuma 135/2009 19.*ter* pantā.

([155]) Ferrando & Massone Srl.

([156]) Patiešām, *Ferrando & Massone Srl* ziņojumā tika pieņemts, ka diviem kuģiem nebija nekādas finansiālas vērtības.

([157]) Tad, kad kuģis vēl nav sasniedzis lietderīgās izmantošanas laika beigas, tā vērtība kuģniecības nolūkos ir augstāka nekā tā lūžņu vērtība. Scenārijā, kad kuģi tiek pārdoti atsevišķi, ir iespējams, ka vismaz daži kuģi būs jāpārdod par to lūžņu vērtību. Tāpēc, sasaistot kuģus ar sabiedrisko pakalpojumu līgumu, visus kuģus, kas derīgi kuģošanai, turpina ekspluatēt, un tādējādi tos var pārdot par augstāku cenu nekā to lūžņu vērtība.

cilvēku un 18 kuģi. Komisija uzskata, ka ir maz ticams, ka potenciālo pretendentu rīcībā būtu bijuši šādi resursi un aktīvi, kas tūlītēji pieejami izvietošanai vai pārvietošanai, lai īstenotu jaunajā konvencijā noteiktās sabiedrisko pakalpojumu saistības. Jo īpaši maz ticams tas ir tāpēc, ka jaunajā konvencijā ir noteiktas konkrētas prasības, piemēram, attiecībā uz jaudu un ātrumu, kuģiem, kas izmantojami sabiedrisko pakalpojumu maršrutos. Uzņēmumi, kuru rīcībā būtu vajadzīgie resursi, tos, visticamāk, jau būtu izmantojuši citos maršrutos, un to pārvietošana atbilstoši jaunajai konvencijai katrā ziņā būtu izraisījusi ieņēmumu zaudēšanu no to iepriekšējās izmantošanas. Šajā saistībā Komisija norāda, ka ne *SNS*, ne *CdI* nebija apgalvojis Komisijai, ka tas būtu devis priekšroku neiegādāties *Siremar* kuģus.

(393) Lai pārliecinātos, vai jaunās konvencijas sasaistīšana ar *Tirrenia* darbības filiāli un nosacījumi attiecībā uz darbaspēku nebija apgrūtinoši *CdI* un vēlāk *SNS*, Komisija formālās izmeklēšanas gaitā uzdeva neatkarīgam ekspertam *Ecorys* veikt pētījumu (sk. 117.–121. apsvērumu). *Ecorys* tika prasīts noteikt *Siremar* darbības filiāles tirgus vērtību bez jebkādiem saistītiem nosacījumiem. *Ecorys* secināja, ka gadījumā, ja *Siremar* darbības filiāle tiktu pārdota bez jebkādiem saistītiem nosacījumiem un jo īpaši bez jauna līguma par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu (un tādējādi arī bez pienākuma nodrošināt minēto sabiedrisko pakalpojumu nepārtrauktību), uzņēmums būtu pārdots par tā likvidācijas vērtību, kas tika lēsta – 0,3 miljonu EUR apmērā. *Ecorys* šo secinājumu pamatoja ar pieņēmumu, ka *Siremar* darbības filiāle nevar rentabli turpināt savu darbību bez kompensācijas par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu. *Ecorys* atzīmēja, ka šī likvidācijas vērtība ir mazāka nekā vērtība, kas izriet no konkursa procedūras, un norādīja, ka tāpēc tūlītēja likvidācija (būtībā – kuģu pārdošana) nav dzīvotspējīga alternatīva tirgus ekonomikas dalībniekam. Turklāt *Ecorys* salīdzināja darbaspēka izmaksu daļu kopējos ieņēmumos un darbaspēka izmaksu/personāla attiecību *Siremar* darbības filiālē ar vairāku salīdzināmu prāmju sabiedrību izmaksām. Analīzē netika konstatēta būtiska atšķirība darbinieku skaitā vai personāla izmaksu struktūrā, kura būtu liecinājusi par pārlieku lielu darbinieku skaitu vai pārmērīgām darbaspēka izmaksām. Tādējādi potenciālam pircējam būtu visai maza rīcības brīvība attiecībā uz darbaspēka daļas atlaišanu vai nomaiņu. Pamatojoties uz minēto, *Ecorys* secināja, ka nav elementu, kas norādītu, ka nosacījumam attiecībā uz darbaspēku ir bijusi būtiska ietekme uz *Siremar* darbības filiāles vērtību. Tāpēc Komisija secina, ka ne jaunās konvencijas sasaiste ar *Siremar* darbības filiāli, ne nosacījums attiecībā uz darbaspēku nevarēja samazināt darbības filiāles pārdošanas cenu.

(394) Rezumējot, nosacījumu saglabāt nodarbinātības līmeni uzliek vispārējie valsts tiesību akti, nevis pārdevējs. Turklāt minētais nosacījums nav apgrūtinošs *Siremar* darbības filiāles iegādātājam, kā to arī apstiprinājis Komisijas neatkarīgais eksperts *Ecorys*. Nosacījumu garantēt sabiedrisko pakalpojumu nepārtrauktību, kas ir aktīvu un sabiedrisko pakalpojumu saistību sasaistes tiešas sekas, nevar uzskatīt par tādu, kas ir samazinājis cenu. Gluži pretēji, kā argumentēts iepriekš un kā apstiprināja *Ecorys*, ja aktīvi būtu pārdoti atsevišķi, cena būtu zemāka. Turklāt ir gandrīz neiespējami, ka būtu bijuši potenciāli pretendenti, kas būtu ieinteresēti iegādāties sabiedrisko pakalpojumu līgumu, nepārņemot aktīvus, ņemot vērā kuģu un apkalpes locekļu lielo skaitu, kas nepieciešams sabiedrisko pakalpojumu sniegšanai. Tāpēc Komisija secina, ka jebkurš tirgus ekonomikas pārdevējs būtu nolēmis pārdot *Siremar* darbības filiāles aktīvus kopā ar jaunu sabiedrisko pakalpojumu līgumu, lai iegūtu visaugstāko cenu. Pamatojoties uz minēto, Komisija secina, ka Itālija nav noteikusi nosacījumus, kas varēja samazināt cenu vai ko privāts pārdevējs nebūtu pieprasījis. Pamatojoties uz minēto, Komisija secina, ka tās šaubas, ka konkursa rīkošana par jauno konvenciju, to sasaistot ar *Siremar* darbības filiāli, un nosacījumi attiecībā uz darbaspēku varēja nenodrošināt sabiedrībai viszemāko cenu, ir kliedētas.

(395) Pamatojoties uz iepriekš izklāstīto novērtējumu (sk. 376.–394. apsvērumu), Komisija secina, ka konkursa procedūra bija atklāta, pārredzama un nediskriminējoša saskaņā ar publiskā iepirkuma noteikumiem.

(396) Tomēr VTNP paziņojuma 68. punktā ir noteikts, ka "procedūras, kur iesniegts tikai viens piedāvājums, nevar uzskatīt par pietiekamām, lai nodrošinātu, ka procedūra nodrošinās viszemākās izmaksas sabiedrībai".

(397) Šajā saistībā Komisija vispirms atzīmē, ka sākotnēji procedūrā par *Siremar* darbības filiāli apvienojumā ar jauno konvenciju tika saņemti divi piedāvājumi. Sākotnēji filiāle tika piešķirta vienam no šiem pretendentiem – *CdI*. Procedūras beigu posmā, pēc tam, kad, pamatojoties uz Itālijas administratīvo tiesu nolēmumiem, *CdI* tika izslēgts, *SNS* apstiprināja savu agrāko piedāvājumu, ko varētu interpretēt kā vienīgo derīgo piedāvājumu, kas galu galā tika iesniegts.

(398) Tomēr Komisija uzskata, ka šīs procedūras konkrētajos faktiskajos apstākļos attiecīgajam brīdim, lai noteiktu, vai tika iesniegts vairāk nekā viens piedāvājums un tādējādi vai var uzskatīt, ka piedāvājums rada vismazākās izmaksas sabiedrībai, vajadzētu būt brīdim, kad sākotnēji tika izstrādāts uzvarējušais *SNS* piedāvājums, t. i.,

2011. gada maijam. Tas bija brīdis, kad *SNS* novērtēja ar jauno konvenciju apvienotās darbības filiāles vērtību, un tajā laikā procedūrā bija divas konkurējošas personas: *CdI* un *SNS*. Turklāt Komisija atzīmē, ka faktiski *CdI* uz laiku uzvarēja konkursā, pārņēma darbības filiāli un sniedza pakalpojumu no 2012. līdz 2016. gadam, pirms, pamatojoties uz administratīvo tiesu nolēmumiem, procedūra tika atsākta un darbības filiāle galu galā tika piešķirta *SNS*. Ņemot vērā šos apstākļus, lai novērtētu ceturtā *Altmark* kritērija izpildi, būtu jāuzskata, ka arī *CdI* iesniedza piedāvājumu šajā procedūrā, tāpēc šo piedāvājumu var uzskatīt par pietiekamu, lai nodrošinātu, ka procedūrā ir iegūtas mazākās izmaksas sabiedrībai.

(399) Tāpēc, pamatojoties uz iepriekš izklāstīto, Komisija secina, ka ceturtais *Altmark* kritērijs šajā gadījumā ir izpildīts.

Stingri aizsardzības pasākumi, izstrādājot procedūru

(400) Kā papildu argumentāciju Komisija norāda, ka gadījumā, ja attiecīgais brīdis, lai noteiktu, vai tirgus cena tika sasniegta konkursa kārtībā, ir brīdis, kad galu galā tika apstiprināts *SNS* pēdējais piedāvājums, t. i., 2016. gada janvārī, ko Komisija apstrīd, tad faktiski tika iesniegts tikai viens piedāvājums, jo *SNS* bija vienīgais procedūras dalībnieks šajā posmā. Attiecīgi šāds piedāvājums parasti nebūtu pietiekams, lai pārliecinātos, ka uzvarētājam nav piešķirta priekšrocība.

(401) Tomēr Komisija VTNP paziņojuma 68. punktā pausto nostāju ir ar minimālām izmaiņām pārformulējusi savos VTNP norādījumos ([158]), nosakot, ka "*tas nenozīmē, ka nevar būt gadījumi, kad, pateicoties īpaši spēcīgiem aizsardzības mehānismiem izstrādātajā procedūrā, pakalpojuma sniegšanai par zemākajām izmaksām sabiedrībai var būt pietiekama arī tāda procedūra, kurā iesniegts viens pieteikums*".

(402) Komisija uzskata, ka šajā gadījumā, tāpat kā *Tirrenia* darbības filiāles privatizācijas gadījumā, kas novērtēta 2020. gada lēmumā par *Tirrenia/CIN*, šādi aizsardzības pasākumi bija spēkā. Konkrētāk:

— konkursa procedūra tika organizēta tā, lai maksimāli palielinātu potenciālo pretendentu interesi. Turklāt minētajiem potenciālajiem pretendentiem nebija jāievēro apgrūtinošas procedūras, un tām neradās ievērojamas izmaksas saistībā ar to ieinteresētības paušanu. Tādējādi no sešiem Itālijas subjektiem tika saņemti pieci paziņojumi par ieinteresētību, un visi minētie subjekti tika uzaicināti piedalīties uzticamības pārbaudes posmā (sk. 388. apsvērumu),

— līdz konkursa procedūras beigām bija iespējama patiesa konkurence. Jo īpaši seši potenciālie pretendenti tika uzaicināti piedalīties uzticamības pārbaudes posmā. Divi no tiem (t. i., *Ustica Lines S.p.A.* un *Caronte & Tourist S.p.A.*) izveidoja kopuzņēmumu un iesniedza saistošu piedāvājumu kā *SNS*. *Mediterranea*, arī apvienojot spēkus ar vietējiem privātajiem uzņēmumiem, lai izveidotu *CdI*, iesniedza vēl vienu piedāvājumu. Komisija uzskata, ka, pamatojoties uz to raksturojumu, abām pārējām personām, kuras piedalījās uzticamības pārbaudes posmā, bija iemesls izrādīt patiesu interesi iesniegt piedāvājumu (piemēram, tās jau aktīvi darbojās šajā nozarē un/vai Itālijā),

— tūlīt tika noteikta minimālā cena, pamatojoties uz Itālijas ieceltā neatkarīgā eksperta veikto vērtējumu (sk. 78. apsvērumu). Šī minimālā cena tika darīta pieejama datu telpā visiem potenciālajiem pretendentiem un tika noteikta salīdzinoši augstā sākumpunktā, no kura sākas solīšana. Patiešām, kā norādīts 79. apsvērumā, pirmajā kārtā netika iesniegti saistoši piedāvājumi, kas liecina par to, ka *Siremar* darbības filiāles minimālā cena tika noteikta diezgan augsta. Patiešām, lai gan šī augstā minimālā cena palīdzēja nodrošināt, ka procedūrā tiek nodrošināta sabiedrībai viszemākā cena, tā var arī būt atturējusi abus divus potenciālos pretendentus no piedāvājuma iesniegšanas,

— *CdI* pirmais derīgais piedāvājums tika darīts pieejams datu telpā, un pārējie pretendenti tika nepārprotami aicināti izteikt labāku piedāvājumu. Pēc tam ārkārtas komisārs pēc *SNS* pieprasījuma pagarināja termiņu labāku piedāvājumu iesniegšanai. Pēc tam, kad arī *SNS* iesniedza savu piedāvājumu, jo abi saņemtie saistošie piedāvājumi nebija viegli salīdzināmi, procedūra tika atsākta vairākas reizes, un katru reizi puses tika aicinātas izteikt labākus piedāvājumus. Aicinājums iesniegt labākus piedāvājumus ir īpaši spēcīgs aizsardzības pasākums, lai nodrošinātu, ka tiek iegūts visaugstākais iespējamais piedāvājums (un attiecīgi viszemākā cena sabiedrībai). Šajā procedūrā divu nopietnu pretendentu esība un sarakste starp *Siremar*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, *CdI* un *SNS* liecina, ka pastāvēja patiesa konkurence. Tas, ka šī konkurence uz laiku tika

([158]) Konkrētāk, sk. Komisijas atbildi uz 68. jautājumu tās 2013. gada 29. aprīļa dienestu darba dokumentā "Rokasgrāmata par Eiropas Savienības valsts atbalsta, publiskā iepirkuma un iekšējā tirgus noteikumu piemērošanu vispārējas tautsaimnieciskas nozīmes pakalpojumiem un jo īpaši vispārējas nozīmes sociālajiem pakalpojumiem" (sk. http://ec.europa.eu/competition/state_aid/overview/new_guide_eu_rules_procurement_lv.pdf).

izkropļota, izmantojot pretgarantiju, kas sākotnēji ļāva konkursā uzvarēt *CdI*, neapšauba minēto secinājumu. Gluži pretēji – tas ir vēl viens rādītājs, ka konkurence starp pretendentiem bija patiesa, pat ja šajos konkrētajos apstākļos netika ievēroti procedūras noteikumi.

(403) Komisija uzskata, ka, ņemot vērā iepriekš minētos aizsardzības pasākumus, tostarp jo īpaši minimālo cenu un uzaicinājumu iesniegt augstākus piedāvājumus, konkursa procedūra bija pietiekama, lai nodrošinātu pakalpojumu sniegšanu par sabiedrībai viszemāko cenu pat tad, ja pēdējā procedūras posmā tika iesniegts tikai viens derīgs piedāvājums. Pilnīguma labad Komisija atzīmē, ka pašreizējais gadījums atšķiras no turpmāk aprakstītajiem gadījumiem, kuros tika iesniegts tikai viens piedāvājums:

— Konkursa procedūrā par ātra pasažieru jūras transporta savienojuma nodrošināšanu starp Mesīnu un Redžo di Kalabriju piedāvājumu iesniedza tikai *Ustica Lines*. Tomēr minētais uzņēmums arī bija vienīgais, kas pauda ieinteresētību, tāpēc patiesa konkurence vispār nebija iespējama. Tāpēc minētajā gadījumā Komisija loģiski secināja, ka ceturtais *Altmark* nosacījums nav izpildīts un ka kompensācija par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu ir valsts atbalsts ([159]). Komisija atgādina, ka gadījumā, kas tiek novērtēts, ieinteresētību pauda sešas personas, no kurām piecas piedalījās konkursa galīgajā daļā,

— konkursa procedūrā par preses izplatīšanas koncesiju piešķiršanu Beļģijā piedāvājumu iesniedza tikai *bpost* (vēsturiskais šā VTNP sniedzējs). Lai gan sākotnēji ieinteresētību piedalīties konkursā bija pauduši trīs uzņēmumi, viens uzņēmums atsauca savu dalību pirms piedāvājumu iesniegšanas termiņa beigām, un otrs uzņēmums paziņoja, ka vairs nevēlas iesniegt piedāvājumu (trīs dienas pēc tam, kad *bpost* bija iesniedzis tā piedāvājumu). Tomēr Beļģijas iestādes argumentēja, ka konkursa procedūrā ir bijusi patiesa konkurence un ka bija pietiekami aizsardzības pasākumi, lai nodrošinātu, ka procedūras rezultātā tiek iegūta sabiedrībai viszemākā cena. Taču Komisija konstatēja, ka minētajā gadījumā aizsardzības pasākumi bija nepietiekami, un tāpēc secināja, ka ceturtais *Altmark* nosacījums nav izpildīts un ka kompensācija par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu ir valsts atbalsts ([160]). Itālijas iestādes izmantoja atklātu konkursa procedūru, savukārt Beļģijas iestādes organizēja sarunu procedūru ([161]), ko saskaņā ar VTNP paziņojuma 66. punktu *"var uzskatīt par pietiekam[u], lai izņēmuma gadījumos apmierinātu Altmark ceturto kritēriju"*. Komisija atzīmē, ka papildus šai svarīgajai atšķirībai arī aizsardzības pasākumi *bpost* lietā pilnībā atšķīrās no šajā gadījumā piemērojamajiem. Visbeidzot, ir jāatzīmē, ka *bpost* lietā vēsturiskais VTNP sniedzējs uzvarēja konkursā pēc tam, kad bija iesniedzis vienīgo piedāvājumu, esot tikai vienam iespējamam konkurējošam piedāvājumam. Gadījumā, kas tiek novērtēts, konkursā uzvarēja pretendents (*SNS*), kam nebija saistības ar minēto vēsturisko VTNP sniedzēju, un konkursā piedalījās citi iespējami konkurējoši pretendenti, kā arī pastāvēja iepriekš minētie aizsardzības pasākumi. Minēto iemeslu dēļ Komisija secina, ka apstākļi *bpost* gadījumā nav salīdzināmi ar apstākļiem pašreizējā gadījumā.

(404) Turklāt Komisija atzīmē, ka konkursa procedūra, kas izmantota *Siremar* darbības filiāles pārdošanai, ievērojami atšķiras no procedūras, kas izmantota, lai izvēlētos kuģniecības pakalpojumu sniedzēju starp Francijas kontinentālo daļu un Korsiku ([162]) ("*SNCM* lieta"), kā izklāstīts turpmāk:

— Francijas iestādes piešķīra sabiedrisko pakalpojumu deleģējumus, pamatojoties uz sarunu procedūru ar iepriekšēju publikāciju. Saskaņā ar VTNP paziņojuma 66. punktu šādu procedūru *"var uzskatīt par pietiekam[u], lai izņēmuma gadījumos apmierinātu Altmark ceturto kritēriju"*. Turpretī Itālijas iestādes izmantoja atklātu konkursa procedūru, kurā privātas sarunas notika tikai procedūras pēdējā posmā, lai salīdzinātu un uzlabotu jau saņemtos piedāvājumus,

— lai gan *SNCM* lietā tika iesniegti divi piedāvājumi, viens no tiem tika noraidīts, pamatojoties uz vienu atlases kritēriju. Tāpēc abi piedāvājumi netika pat salīdzināti pēc būtības, lai paturētu ekonomiski izdevīgāko. Tāpēc, pat ja faktiski tika iesniegti divi piedāvājumi, ar to nebija pietiekami, lai garantētu efektīvu konkurenci. Tomēr *Siremar* konkursa procedūrā pēdējā posmā piedalījās piecas personas un tika iesniegti divi piedāvājumi (sk. 398. apsvērumu). Pat ja tiek uzskatīts, ka ceturtā *Altmark* kritērija novērtējuma vajadzībām galu galā tikai *SNS* bija iesniedzis derīgu piedāvājumu, ko Komisija apstrīd, patiesa konkurence notika līdz procedūras beigām (sk. 402. apsvērumu),

([159]) Komisijas lēmums lietā SA.42710, VTNP – ātrs pasažieru jūras transporta savienojums starp Mesīnu un Redžo di Kalabriju – Itālija (OV C 40, 2.2.2018., 4. lpp.).
([160]) Komisijas lēmums lietā SA.42366, Kompensācijas par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu, kas piešķirtas *bpost* no 2016. līdz 2020. gadam – Beļģija (OV C 341, 16.9.2016., 5. lpp.).
([161]) Direktīvas 2004/18/EK 30. pants, Direktīvas 2004/17/EK 1. panta 9. punkta a) apakšpunkts.
([162]) Komisijas Lēmums lietā SA.22843, Sabiedrisko pakalpojumu deleģējums *SNCM* un *CMN*, Korsika, 2007.–2013. gads (OV L 220, 17.8.2013., 20. lpp.).

— *SNCM* gadījumā piedāvājumu iesniedza arī vēsturiskais uzņēmums – *SNCM/CMN* grupa –, kam bija būtiska konkurences priekšrocība, jo tam jau bija kuģi, kas atbilda nolīgumā par sabiedriska pakalpojuma sniegšanas pilnvaru deleģēšanu noteiktajām tehniskajām prasībām. Minētās prasības nozīmēja tādu gandrīz pielāgotu kuģu būvniecību, kas ir līdzīgi dažiem *SNCM* kuģiem. Tas nozīmēja augstas izmaksas iespējamajiem ieinteresētajiem pretendentiem. Gadījumā, kas tiek novērtēts, vēsturiskais uzņēmums *Siremar*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, nevarēja iesniegt un neiesniedza piedāvājumu, un *SNS* nebija saistības ar vēsturisko uzņēmumu. Tā kā konkursā bija ietverti kuģi, kas atbilda tehniskajām prasībām, lai sniegtu sabiedriskos pakalpojumus, nevienam no iespējamajiem pretendentiem nebija konkurences priekšrocību salīdzinājumā ar pārējiem,

— turklāt *SNCM* lietā Komisija uzskatīja, ka ļoti īsais termiņš (t. i., mazāk nekā viens mēnesis), kas noteikts no nolīguma par sabiedriska pakalpojuma sniegšanas pilnvaru deleģēšanu slēgšanas tiesību piešķiršanas dienas līdz pakalpojumu sākšanas dienai, varēja būt būtisks šķērslis jaunpienācēju ienākšanai. Komisija atzīmē, ka *Siremar* lietā pagāja gandrīz gads no pirmās konkursa procedūras pabeigšanas (2011. gada oktobrī) līdz brīdim, kad *CdI* sāka sniegt sabiedrisko pakalpojumu (2012. gada augustā), un ka pagāja vairāk nekā četri gadi, līdz *SNS* pārņēma darbības filiāli un jaunās konvencijas īstenošanu (2016. gada aprīlī).

(405) Pamatojoties uz iepriekš izklāstīto, Komisija secina, ka pat saskaņā ar šo papildu argumentāciju ceturtais *Altmark* kritērijs šajā gadījumā ir izpildīts.

(406) Ņemot vērā, ka visi četri nosacījumi, ko Tiesa noteikusi *Altmark* lietā, ir kumulatīvi izpildīti, Komisija secina, ka jaunās konvencijas apvienojumā ar *Siremar* darbības filiāli un pietauvošanās prioritāti piešķiršana *SNS*, nerada ekonomisku priekšrocību *SNS*.

8.1.3.5. Secinājums par jaunās konvencijas apvienojumā ar *Siremar* darbības filiāli un pietauvošanās prioritāti piešķiršanu

(407) Tā kā nav izpildīti visi LESD 107. panta 1. punktā noteiktie kritēriji, Komisija secina, ka jaunās konvencijas apvienojumā ar *Siremar* darbības filiāli un pietauvošanās prioritāti piešķiršana *SNS* nav valsts atbalsts.

8.1.3.6. *CdI* kapitāla palielināšana

(408) Komisija atzīmē, ka laikā, kad tiek pieņemts šis lēmums, *CdI* ir neaktīvs un tiek likvidēts. Ar notāra apstiprinātu 2016. gada aprīļa aktu uzņēmums mainīja nosaukumu un darījumdarbības formu no *Compagnia delle Isole S.p.A.* uz *Compagnia delle Isole S.r.l. in liquididazione*. Tas arī pārcēla savu juridisko mītni no Palermo uz Neapoli un norīkoja likvidatoru. Kopš tā laika uzņēmumam vairs nav darījumdarbības objekta, tas neveic nekādu komercdarbību, ir pārdevis visus savus kuģus un tajā nav neviena darba ņēmēja (izņemot likumā noteiktos darbiniekus, kas likumā noteikti likvidējamiem uzņēmumiem). Pat ja likvidācijas procedūra vēl turpinās, Komisija uzskata, ka visi iespējamie konkurences izkropļojumi beidzās, kad *CdI* pārtrauca savu komercdarbību. Ņemot vērā minētos apstākļus, vairs nav pamata turpināt formālo izmeklēšanas procedūru attiecībā uz kādu no pasākumiem, kas tiek izvērtēti šajā valsts atbalsta lietā attiecībā uz šo uzņēmumu. Attiecīgi izmeklēšanā par *CdI* kapitāla palielināšanu vairs nav pamata ([163]).

8.1.3.7. Pretgarantija

(409) Kā izklāstīts 3.3.2. iedaļā, 2012. gada lēmumā Komisija pauda sākotnējo viedokli, ka pretgarantija varētu būt saistīta ar valsts atbalstu *CdI* un/vai *Unicredit*. Pamatojoties uz formālās izmeklēšanas laikā saņemto informāciju, Komisija vispirms atzīmē, ka iespējamais valsts atbalsts šiem diviem uzņēmumiem ir jāvērtē atsevišķi, jo to loma šajā procesā bija atšķirīga.

Atbalsts *Unicredit*

(410) *Ekonomiska priekšrocība*. Lai pasākumu kvalificētu par valsts atbalstu, tam jāpiešķir ekonomiska priekšrocība saņēmējam. Savā 2012. gada lēmumā Komisija atgādināja, ka saskaņā ar Paziņojumu par garantiju atbalstu uzskata par piešķirtu garantijas izsniegšanas brīdī, nevis garantijas izmantošanas brīdī vai tad, kad tiek veikts maksājums saskaņā ar garantijas noteikumiem. Paziņojuma par garantiju 2.3.1. punktā arī paredzēts, ka, "*[p]at ja parasti atbalsta saņēmējs ir aizņēmējs, nevar izslēgt iespēju, ka noteiktos apstākļos arī aizdevējs var gūt tiešu labumu no atbalsta*". Turklāt Paziņojumā par garantiju ir paskaidrots, ka garantijas var sniegt valsts tieši vai tās var sniegt kā pretgarantijas pirmā līmeņa galvotājam. Visbeidzot, Paziņojumā par garantiju ir paskaidrots, ka šādos apstākļos

([163]) Sk. arī iepriekšējos Komisijas lēmumus lietās bez priekšmeta, piemēram, *Mines de potasse d'Alsace* (OV L 86, 24.3.2006., 20.–22. lpp.) un *Ducatt* (lieta SA.39990, vēl nav publicēta *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*).

"*atbalsts aizdevējam var būt gadījumos, kad (..) valsts garantija tiek izsniegta ex post attiecībā uz aizdevumu vai citām finanšu saistībām, kas jau ir spēkā, nekoriģējot šāda aizdevuma vai finanšu saistību nosacījumus, vai arī kad vienu garantētu aizdevumu izmanto cita, negarantēta aizdevuma segšanai tajā pašā kredītiestādē, jo tādējādi tiek palielināts aizdevumu nodrošinājums. Ja garantija ir atbalsts aizdevējam, uzmanības vērts ir fakts, ka šāds atbalsts principā var nozīmēt darbības atbalstu*".

(411) Ņemot vērā šos apstākļus, Komisija atzīmē, ka šajā gadījumā Sicīlija izdeva pretgarantiju *CdI* netieši, t. i., ar *Unicredit*, kas darbojas kā pirmā līmeņa galvotājs, starpniecību. Patiešām, Sicīlija izsniedza pretgarantiju *Unicredit* par *Siremar* darbības filiāles pirkuma cenas atliktajām summām tajā pašā dienā, kad *Unicredit* izsniedza savu garantiju *CdI* (sk. 2.3.3.5. iedaļu). Sicīlijas pretgarantijas izsniegšana bija nosacījums, lai *Unicredit* varētu izsniegt garantiju ar minētajiem nosacījumiem, kā *CdS* konstatēja savā Lēmumā 592/14. Saskaņā ar Paziņojumu par garantiju pretgarantija būtu piešķīrusi *Unicredit* priekšrocību, ja Sicīlijas garantija būtu piešķirta *ex post* saistībā ar jau uzņemtām finanšu saistībām, nemainot šo finanšu saistību nosacījumus. Tomēr, tā kā šajā gadījumā pretgarantija tika izsniegta tajā pašā dienā, kad *CdI* tika piešķirta *Unicredit* garantija – tas patiešām bija nepieciešams nosacījums šīs garantijas piešķiršanai –, nav pierādījumu, ka *Unicredit* kā pirmā līmeņa galvotājs samazināja riskus, kas saistīti ar paša garantiju. Tāpēc Komisija secina, ka pretgarantija nepiešķīra priekšrocību *Unicredit*.

(412) *Secinājums.* Tā kā nav izpildīti visi LESD 107. panta 1. punktā noteiktie kritēriji, Komisija secina, ka Sicīlijas pretgarantija *Unicredit* garantijai par *Siremar* darbības filiāles pirkuma cenas atliktajām summām nav atbalsts *Unicredit*.

Atbalsts *CdI*

(413) Komisija atgādina, ka laikā, kad tiek pieņemts šis lēmums, *CdI* ir neaktīvs un tiek likvidēts (sk. 408. apsvērumu). Pat ja likvidācijas procedūra vēl turpinās, Komisija uzskata, ka visi iespējamie konkurences izkropļojumi beidzās, kad *CdI* pārtrauca savu komercdarbību. Ņemot vērā minētos apstākļus, vairs nav pamata turpināt formālo izmeklēšanas procedūru attiecībā uz kādu no pasākumiem, kas tiek izvērtēti šajā valsts atbalsta lietā attiecībā uz šo uzņēmumu. Tādējādi izmeklēšanai par iespējamu atbalstu *CdI*, kas piešķirts ar pretgarantiju, vairs nav pamata.

8.1.4. *Pasākumi, kas noteikti 2010. gada likumā*

(414) Komisija 2011. gada lēmumā pauda sākotnējo uzskatu, ka visi pasākumi, kas noteikti 2010. gada likumā, ir valsts atbalsts par labu bijušās *Tirrenia* grupas uzņēmumiem, ciktāl attiecīgie atbalsta saņēmēji varēja izmantot minētos pasākumus, lai apmierinātu likviditātes vajadzības un tādējādi uzlabotu savu vispārējo finanšu stāvokli.

(415) Pamatojoties uz informāciju, kas saņemta formālajā izmeklēšanā, Komisija uzskata, ka visi trīs pasākumi būtu jānovērtē atsevišķi.

8.1.4.1. Kuģu modernizācijai paredzēto līdzekļu iespējamā izmantošana likviditātes nolūkos

(416) Tā kā kritēriji pasākuma kvalificēšanai par valsts atbalstu ir kumulatīvi, Komisija var sākt savu novērtējumu ar jebkuru no tiem. Šajā gadījumā tā vispirms novērtēs, vai pasākums faktiski piešķir *Siremar* kādu priekšrocību.

(417) Ekonomiska priekšrocība. Komisija atzīmē, ka *Siremar* saņēma 7 215 800 EUR, lai veiktu kuģu modernizāciju, kas bija vajadzīga, lai izpildītu starptautiskos drošības standartus, un, pamatojoties uz 2010. gada likumu, varēja īslaicīgi izmantot minētos līdzekļus likviditātes nolūkos (sk. 132. apsvērumu). Tomēr *Siremar* neizmantoja šos līdzekļus likviditātes nolūkos. Gluži pretēji – Itālija apstiprināja, ka šie līdzekļi tika iztērēti, lai modernizētu kuģus, kā sākotnēji bija paredzēts (sk. 228. apsvērumu). Tāpēc Komisija atzīmē, ka *Siremar* neizmantoja šos līdzekļus likviditātes nolūkos, proti, lai izvairītos no izmaksām, kuras tai parasti būtu jāsedz no saviem finanšu līdzekļiem, un tādējādi ar šo pasākumu tā nesaņēma nekādu ekonomisku priekšrocību.

(418) Tā kā *Siremar* gadījumā nav izpildīts ekonomiskās priekšrocības kritērijs, Komisija secina, ka pasākums nav atbalsts un ka tās 2011. gada lēmumā paustās šaubas attiecībā uz *Siremar* ir kliedētas.

8.1.4.2. Fiskālie atbrīvojumi, kas saistīti ar privatizācijas procesu

(419) Kā aprakstīts 133. apsvēruma b) punktā, saskaņā ar 2010. gada likuma 1. pantu dažas darbības un operācijas, kas veiktas, lai privatizētu *Tirrenia* grupu, un aprakstītas 19.*ter* panta 1.–15. punktā Dekrētlikumā 135/2009, kurš ar grozījumiem pārveidots par 2009. gada likumu, ir atbrīvotas no nodokļiem, kas parasti maksājami par šādām darbībām un operācijām.

(420) Pirmkārt, Komisija atzīmē, ka šis beznosacījumu atbrīvojums no nodokļiem attiecas uz diviem atsevišķiem nodošanas darbību kopumiem: 1) *Tirrenia* bijušo meitasuzņēmumu *Caremar*, *Saremar* un *Toremar* nodošanu no *Tirrenia* (kam tagad piemēro ārkārtas administratīvo procedūru) Kampānijas, Sardīnijas un Toskānas reģioniem un 2) *Siremar* darbības filiāles nodošanu no *Siremar*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, *CdI* un vēlāk *SNS*. Nodokļi, ko nepiemēro, ir reģistrācijas nodeva, zemesgrāmatas un hipotēkas reģistrācijas maksas, zīmognodeva (visi kopā dēvēti par "netiešajiem nodokļiem"), PVN un uzņēmumu ienākuma nodoklis. Šā atbalsta pasākuma labuma guvēji ir pārdevējs, pircējs vai abi. Šajā lēmumā tiks novērtēts tikai otrais nodošanas darbību kopums.

(421) Vispirms Komisija atzīmē, ka saskaņā ar 1972. gada 26. oktobra Prezidenta dekrētu Nr. 633 darbību turpinošu uzņēmumu vai darījumdarbības vienību nodošanu citam uzņēmumam neuzskata par preču piegādi, tāpēc tai nepiemēro PVN. Tāpēc tādiem darījumiem, kāds ir *Siremar* darbības filiāles pārdošana, nepiemēro PVN, un atbrīvojums no nodokļa nevar būt radījis priekšrocību *Siremar* attiecībā uz PVN. Turklāt attiecībā uz netiešajiem nodokļiem Komisija ņem vērā, ka līgumā par *Siremar* darbības filiāles pārdošanu *CdI* ir nepārprotami noteikts, ka pircējam ir jāsedz visi ar darījumu saistītie nodokļi, nodevas un notariālās izmaksas. Itālija arī iesniedza pierādījumus tam, ka, reģistrējot līgumu, *CdI* neizmantoja šo atbrīvojumu no nodokļiem. Tāpēc Komisija pieņem, ka *CdI* nav guvis labumu no šā pasākuma. Tomēr pirkuma līgumā par nodošanu *SNS*, kurā ietverts tas pats noteikums, arī noteikts, ka pircējs iegūs fiksētu reģistrācijas maksu, pamatojoties uz 2010. gada likumā paredzētajiem fiskālajiem atbrīvojumiem.

(422) Ņemot vērā iepriekš minēto, Komisija novērtēs:

1) vai *Siremar* (kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru) un *SNS* ir guvuši labumu no kāda atbrīvojuma no reģistrācijas nodevas, zemesgrāmatas un hipotēkas reģistrācijas maksām un zīmognodevas ("netiešie nodokļi") saistībā ar *Siremar* darbības filiāles nodošanu *SNS*;

2) vai *Siremar* (kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru) guva labumu no kāda atbrīvojuma no uzņēmumu ienākuma nodokļa par ieņēmumiem no *Siremar* darbības filiāles nodošanas *SNS*.

(423) Valsts līdzekļi. Atbrīvojums no nodokļa pēc definīcijas ietver zaudētus valsts līdzekļus. Turklāt, tā kā šie atbrīvojumi tika piešķirti, izmantojot 2010. gada likumu (sk. 133. apsvēruma b) punktu), tie ir arī attiecināmi uz valsti.

(424) Selektivitāte. Tā kā atbrīvojumi no nodokļa ir piešķirti tikai par operācijām un darbībām, kas saistītas ar bijušās *Tirrenia* grupas privatizāciju, tie ir selektīvi. Itālija nav ne argumentējusi, ne pierādījusi, ka tie nav selektīvi.

(425) Ekonomiska priekšrocība. Attiecībā uz netiešajiem nodokļiem *Siremar* bija atbrīvots no šo nodokļu maksāšanas par operācijām un darbībām, kas saistītas ar *Siremar* darbības filiāles nodošanu *SNS*, un tādējādi guva ekonomisku priekšrocību, kuras apjoms ir vienāds ar nodokļiem, kas parasti jāmaksā par šāda veida operācijām un darbībām saskaņā ar valsts tiesību aktiem.

(426) Attiecībā uz netiešajiem nodokļiem *SNS* saņēma fiksētu maksu par *Siremar* darbības filiāles iegādes līguma reģistrēšanu saskaņā ar 2010. gada likumu, kā paredzēts minētā līguma 9. pantā. Tāpēc *SNS* guva ekonomisku priekšrocību, kas vienāda ar starpību starp maksu, kas parasti jāmaksā par šādu darbību reģistrāciju saskaņā ar valsts tiesību aktiem, un faktiski samaksāto maksu. […]

(427) Attiecībā uz atbrīvojumu no uzņēmumu ienākuma nodokļa par ieņēmumiem, kas gūti no *Siremar* darbības filiāles nodošanas *CdI* un vēlāk *SNS*, Komisija, pirmkārt, atzīmē, ka attiecīgais brīdis, lai novērtētu, vai pasākums ir valsts atbalsts, ir tad, kad pasākums tiek piešķirts, t. i., kad saņēmējs saskaņā ar valsts tiesību aktiem iegūst tiesības saņemt atbalstu saskaņā ar minēto pasākumu ([164]). Šajā gadījumā šis brīdis ir tad, kad stājās spēkā 2010. gada likums. Pēc tam, izmeklējot nelikumīgi piešķirto atbalstu, Komisija, pamatojoties uz tās rīcībā esošo informāciju, var ņemt vērā, vai atbalsts jau ir izmaksāts un vai tas varētu tikt izmaksāts nākotnē saskaņā ar piemērojamo metodiku, kas noteikta valsts tiesību aktos. No tā ir atkarīgs, vai Komisija liks atgūt atbalstu, kas atzīts par nesaderīgu, vai arī tā liks dalībvalstīm turpmāk neizmaksāt atbalstu, kas atzīts par nesaderīgu, taču tas neapšauba atbalsta esību tā piešķiršanas brīdī.

(428) Ņemot vērā šos apstākļus, Komisija, pirmkārt, atzīmē, ka *Siremar* darbības filiāles nodošana tika veikta apmaiņā pret atlīdzību, ko sākotnēji maksāja *CdI* un vēlāk *SNS*. Tomēr darbības filiāles pārdošana *CdI* par 69,15 miljoniem EUR tika anulēta (sk. 99. apsvērumu). Tādēļ šim atbrīvojumam nebija praktiskas ietekmes, un *Siremar* netika piešķirta nekāda priekšrocība, veicot pirmo nodošanu. Gluži pretēji – pārdošana *SNS* par 55,1 miljonu EUR parasti tiktu aplikta ar uzņēmumu ienākuma nodokli. Atbrīvojums no šā nodokļa ir ekonomiska priekšrocība,

([164]) Lieta C-385/18 *Arriva Italia*, ECLI:EU:C:2019:1121, 36. punkts.

jo ieņēmumi no noteiktu aktīvu pārdošanas parasti tiktu ņemti vērā, lai aprēķinātu uzņēmumu ienākuma nodokli, kas uzņēmumam jāmaksā. Proti, maksātnespējas procedūrā, kāda ir tā, kurā iesaistīts *Siremar*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, ieņēmumu aprēķināšanas metodika ir noteikta Konsolidētā ienākuma nodokļa likuma 183. pantā. Pamatojoties uz minēto noteikumu, uzņēmuma ieņēmumi par laikposmu no bankrota procedūras sākšanas līdz tās noslēgšanai ir starpība starp uzņēmuma aktīviem procedūras sākumā un atlikušajiem aktīviem tās beigās. Laikā, kad tiek pieņemts šis lēmums, *Siremar*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, likvidācijas process aizvien turpinās, un tāpēc nav iespējams paredzēt, vai būs nodokļu saistības un kādā apmērā, ņemot vērā, ka nav skaidrs, vai ienākuma nodoklis vispār būs jāmaksā. Tomēr 427. apsvērumā paskaidroto iemeslu dēļ tas neietekmē secinājumu par ekonomiskas priekšrocības esību, jo 2010. gada likumā tika noteiktas beznosacījuma tiesības uz atbrīvojumu no nodokļa.

(429) Ietekme uz tirdzniecību. Ņemot vērā 312. un 313. apsvērumā izklāstītos iemeslus, Komisija uzskata, ka *Siremar* un *SNS* atbrīvošana no konkrētiem nodokļiem var ietekmēt tirdzniecību Savienībā un izkropļot konkurenci iekšējā tirgū.

(430) Secinājums. Atbrīvojumi no uzņēmumu ienākuma nodokļa par ieņēmumiem no *Siremar* darbības filiāles pārdošanas *SNS* un no netiešajiem nodokļiem par tās pašas darbības filiāles nodošanu *SNS*, kas tika piešķirti ar 2010. gada likumu, ir valsts atbalsts *Siremar*. Tas, ka *SNS* samaksāja fiksētu maksu par *Siremar* darbības filiāles pirkuma līguma reģistrēšanu saskaņā ar 2010. gada likumu, nevis nodevu, kas parasti jāmaksā saskaņā ar valsts tiesību aktiem, ir valsts atbalsts *SNS*.

8.1.4.3. Iespēja izmantot *FAS* līdzekļus

(431) Komisija 2011. un 2012. gada lēmumos minēja iespēju bijušās *Tirrenia* grupas uzņēmumiem izmantot *FAS* līdzekļus (sk. 133. apsvēruma c) punktu), lai izpildītu kārtējās likviditātes vajadzības. Tomēr formālās izmeklēšanas procedūras gaitā Itālijas iestādes precizēja, ka *FAS* līdzekļi nav paredzēti kā papildu kompensācija bijušās *Tirrenia* grupas uzņēmumiem (tostarp *Siremar*). Minētie līdzekļi tika darīti pieejami, lai papildinātu budžeta apropriācijas kompensāciju par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu izmaksai bijušās *Tirrenia* grupas uzņēmumiem gadījumā, ja tās izrādītos nepietiekamas. Patiešām, 2010. gada likuma 1. panta 5.*ter* punkts ļāva reģioniem izmantot *FAS* līdzekļus, lai finansētu regulāro kompensāciju par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu (tās daļu) un tādējādi nodrošinātu jūras sabiedrisko pakalpojumu nepārtrauktību. Citiem vārdiem sakot, šis pasākums ir saistīts tikai ar līdzekļu piešķiršanu Itālijas budžetā kompensāciju par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu izmaksai.

(432) Ņemot vērā iepriekš izklāstīto, Komisija secina, ka *FAS* līdzekļi ir tikai finansējuma avots, lai valsts varētu samaksāt kompensācijas par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu (ko piešķir, pamatojoties uz pagarināto sākotnējo konvenciju), un tie nav pasākums, no kura *Siremar* var gūt labumu papildus šīm kompensācijām par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu. Citiem vārdiem sakot, *FAS* līdzekļu iespējamā izmantošana nav valsts atbalsts *Siremar*, tāpēc netiks plašāk novērtēta šajā lēmumā.

8.1.5. *Secinājums par atbalsta esību*

(433) Pamatojoties uz iepriekš izklāstīto novērtējumu, Komisija konstatē, ka:

— kompensācija *Siremar* par pakalpojumu sniegšanu jūras maršrutos laikposmā no 2009. gada 1. janvāra līdz 2012. gada 30. jūlijam un pietauvošanās prioritāte šajos maršrutos ir valsts atbalsts *Siremar* LESD 107. panta 1. punkta nozīmē, tā ir kvalificējama kā jauns atbalsts,

— glābšanas atbalsta pagarināšana no 2011. gada 28. augusta līdz 2012. gada 18. septembrim ir valsts atbalsts *Siremar* LESD 107. panta 1. punkta nozīmē,

— jaunās konvencijas piešķiršana laikposmam no 2012. gada 1. augusta līdz 2016. gada 11. aprīlim apvienojumā ar *Siremar* darbības filiāli un pietauvošanās prioritāti *CdI* ir anulēta, un to nevarēja vērtēt atsevišķi. Jaunās konvencijas piešķiršana par laikposmu no 2016. gada 11. aprīļa līdz 2028. gada 11. aprīlim apvienojumā ar *Siremar* darbības filiāli un pietauvošanās prioritāti *SNS* atbilst visiem četriem *Altmark* kritērijiem, tāpēc nav valsts atbalsts *SNS* LESD 107. panta 1. punkta nozīmē. Izmeklēšanai par *CdI* kapitāla palielināšanu vairs nav pamata. Pretgarantija nav uzskatāma par atbalstu *Unicredit* LESD 107. panta 1. punkta nozīmē. Izmeklēšanai par iespējamu atbalstu *CdI*, kas piešķirts ar pretgarantiju, vairs nav pamata,

— tā kā *Siremar* neizmantoja līdzekļus kuģu modernizācijai likviditātes nolūkos, kā bija atļauts ar 2010. gada likumu, minētais pasākums nav valsts atbalsts *Siremar* LESD 107. panta 1. punkta nozīmē,

— ar 2010. gada likumu piešķirtie atbrīvojumi no i) netiešajiem nodokļiem par *Siremar* darbības filiāles nodošanu un ii) uzņēmumu ienākuma nodokļa par ieņēmumiem no *Siremar* darbības filiāles pārdošanas ir valsts atbalsts *Siremar* un *SNS* LESD 107. panta 1. punkta nozīmē, un

— iespēja izmantot *FAS* līdzekļus likviditātes vajadzību izpildei, kā noteikts 2010. gada likumā, nav valsts atbalsts LESD 107. panta 1. punkta nozīmē.

8.2. **Atbalsta likumība**

(434) Visi atbalsta pasākumi, uz kuriem atteicas šis lēmums, tika ieviesti, pirms tos oficiāli apstiprināja Komisija. Tāpēc, ciktāl šie atbalsta pasākumi nebija atbrīvoti no paziņošanas prasības saskaņā ar 2005. gada VTNP lēmumu vai 2011. gada VTNP lēmumu, Itālija tos piešķīra, pārkāpjot LESD 108. panta 3. punktu ([165]).

8.3. **Atbalsta saderība**

(435) Ciktāl iepriekš norādītie pasākumi ir valsts atbalsts LESD 107. panta 1. punkta nozīmē, to saderība ir jānovērtē, ņemot vērā minētā panta 2. un 3. punktā un LESD 106. panta 2. punktā noteiktos izņēmumus.

8.3.1. *Sākotnējās starp valsti un Siremar noslēgtās konvencijas pagarināšana*

8.3.1.1. Piemērojamie noteikumi

(436) Kā jau minēts iepriekš, sākotnējās konvencijas pagarināšana pēc 2008. gada beigām tika veikta, pamatojoties uz vēlāk pieņemtiem tiesību aktiem:

a) ar Dekrētlikumu 207/2008, kas pārveidots par 2009. gada 27. februāra Likumu Nr. 14, tika noteikta sākotnējo konvenciju pagarināšana no 2009. gada 1. janvāra līdz 2009. gada 31. decembrim;

b) ar Dekrētlikumu 135/2009, kas pārveidots par 2009. gada likumu, cita starpā tika noteikta sākotnējo konvenciju pagarināšana no 2010. gada 1. janvāra līdz 2010. gada 30. septembrim;

c) ar Dekrētlikumu 125/2010, kas pārveidots par 2010. gada likumu, tika noteikta sākotnējo konvenciju turpmāka pagarināšana no 2010. gada 1. oktobra līdz *Tirrenia* un *Siremar* privatizācijas procesu beigām.

(437) Ņemot vērā šos apstākļus, Komisija atzīmē, ka kompensācijas par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu piešķiršana saskaņā ar sākotnējās konvencijas pagarināšanu ir datējama ar laiku pirms 2011. gada VTNP lēmuma un 2011. gada VTNP nostādņu stāšanās spēkā. Tomēr 2011. gada VTNP aktu kopums paredz – 2011. gada VTNP lēmuma 10. pantā un 2011. gada VTNP nostādņu 69. punktā – noteikumus par tā piemērošanu arī atbalstam, kas piešķirts pirms tā stāšanās spēkā 2012. gada 31. janvārī. Jo īpaši 2011. gada VTNP lēmuma 10. panta b) punkts paredz:

"[V]iss atbalsts, kas ieviests pirms šā lēmuma stāšanās spēkā [t. i., 2012. gada 31. janvāra] un kas nebija saderīgs ar iekšējo tirgu un atbrīvots no paziņošanas prasības saskaņā ar Lēmumu 2005/842/EK, bet kas atbilst šajā lēmumā paredzētajiem nosacījumiem, ir saderīgs ar iekšējo tirgu un atbrīvots no iepriekšējas paziņošanas prasības."

(438) Attiecībā uz 2011. gada VTNP nostādnēm – to 68. un 69. punktā ir norādīts, ka Komisija piemēros minēto nostādņu principus visiem paziņotajiem atbalsta projektiem neatkarīgi no paziņošanas datuma, kā arī visam nelikumīgajam atbalstam, par ko lēmums pieņemts pēc 2012. gada 31. janvāra, pat ja šis atbalsts ir piešķirts pirms 2012. gada 31. janvāra. Pēdējā minētajā gadījumā 2011. gada VTNP nostādņu 14., 19., 20., 24., 39. un 60. punkts nav piemērojams.

([165]) Itālijas iestādes ir paziņojušas tikai kompensāciju par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu, kas piešķirta saskaņā ar jauno konvenciju un ko Komisija atzīna par tādu, kas nav valsts atbalsts (sk. 9. apsvērumu). Turklāt *Siremar*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, ir argumentējusi, ka kompensācija par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu, kas piešķirta *Siremar* saskaņā ar sākotnējās konvencijas pagarinājumu, bija saderīga un uz to neattiecās paziņošanas prasība saskaņā ar 2011. gada VTNP lēmumu. To, vai tā patiešām bija, Komisija novērtēs 8.3.1. iedaļā.

(439) Rezultātā noteikumi par 2011. gada VTNP lēmuma un 2011. gada VTNP nostādņu piemērošanu, kā aprakstīts iepriekš, nozīmē, ka kompensāciju par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu, kas piešķirta *Siremar* pagarinājuma periodā, var novērtēt atbilstoši 2011. gada VTNP aktu kopumam. Ja ir izpildīti attiecīgie 2011. gada VTNP lēmuma vai 2011. gada VTNP nostādņu nosacījumi, šis atbalsta pasākums ir saderīgs ar iekšējo tirgu par visu laikposmu no 2009. gada 1. janvāra līdz 2012. gada 30. jūlijam ([166]).

(440) Komisija atzīmē, ka gan 2005. gada VTNP lēmums, kas stājās spēkā 2005. gada 19. decembrī, gan 2011. gada VTNP lēmums ir piemērojami tikai valsts atbalstam, kas piešķirts kā kompensācija par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu par jūras savienojumiem ar salām, kuros vidējā gada satiksmes intensitāte divos finanšu gados pirms gada, kad uzticēts VTNP, nepārsniedza 300 000 pasažieru. Itālijas sniegtie pierādījumi liecina, ka 2007. un 2008. gadā pasažieru skaits četros jūras maršrutos, kuros *Siremar* sniedza pakalpojumus saskaņā ar sākotnējās konvencijas pagarinājumu, vidēji nepārsniedza 300 000 pasažieru gadā. Tās ir paketes "Trapāni–Pantellērija", "Porto Empedokle–Pelageju salas", "Palermo–Ustika" (t. i., jauktie maršruti D1, D4, D5 un maršruts tikai pasažieriem ALD/1). Visi pārējie maršruti katrs atsevišķi pārsniedza minēto robežvērtību (ALC/6 gadījumā "Lipāri–Vulkāno–Milaco") vai arī bija daļa no maršrutu paketes, kas būtiski pārsniedza minēto robežvērtību (paketes "Milaco–Eola salas–Neapole" un "Trapāni–Egadu salas). Tāpēc par pārējiem 16 maršrutiem, kuros pakalpojumi tika sniegti saskaņā ar sākotnējo konvenciju pēc pagarināšanas, Komisija tās kompensācijas par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu saderību, kura piešķirta *Siremar* saskaņā ar sākotnējās konvencijas pagarinājumu līdz 2012. gada 30. jūlijam, nevar novērtēt, ne pamatojoties uz 2005. gada VTNP lēmumu, ne 2011. gada VTNP lēmumu.

(441) Tādējādi attiecībā uz tās kompensācijas par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu saderību, kura piešķirta *Siremar* no 2009. gada līdz privatizācijas procesa pabeigšanai, parasti attiektos 2011. gada VTNP lēmuma piemērošanas joma. Tomēr saskaņā ar 2011. gada VTNP nostādņu 9. punktu atbalsts grūtībās nonākušiem VTNP sniedzējiem ir jānovērtē atbilstoši 2004. gada Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādnēm. *Siremar* tika piemērota ārkārtas administratīvā procedūra 2010. gada 17. septembrī, un tas tika pasludināts par maksātnespējīgu 2010. gada 5. oktobrī. Tādējādi tas bija grūtībās nonācis VTNP sniedzējs 2004. gada Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 10. panta c) punkta nozīmē, vismaz attiecībā uz daļu no pagarinājuma perioda (no 2010. gada 5. oktobra līdz tā pārdošanai 2012. gada 30. jūlijā).

(442) 2014. gada Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādnes ([167]), kas ir spēkā no 2014. gada 1. augusta, ir piemērojamas ar atpakaļejošu spēku VTNP sniedzējiem. Minētās pamatnostādnes nosaka, ka tā atbalsta saderību, kas piešķirts pirms 2012. gada 31. janvāra (dienas, kad stājās spēkā 2011. gada VTNP nostādnes) grūtībās nonākušiem VTNP sniedzējiem, novērtē saskaņā ar 2011. gada VTNP nostādnēm, izņemot 9., 14., 19., 20., 24., 39. un 60. punkta noteikumus ([168]). Tāpēc tie paši noteikumi ir attiecināmi uz visu laikposmu no 2009. gada 1. janvāra līdz darbības filiāles nodošanai *CdI* 2012. gada 30. jūlijā.

(443) Tā kā uz 16 *Siremar* maršrutiem, kas tiek novērtēti, neattiecas 2005. un 2011. gada VTNP lēmumu darbības joma, kā arī lakonisma un efektivitātes apsvērumu dēļ Komisija vispirms novērtēs, vai kompensācija par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu, kas piešķirta *Siremar* par pakalpojumu sniegšanu visos divdesmit jūras transporta maršrutos piecās paketēs pagarinājuma periodā, atbilst 2011. gada VTNP nostādņu nosacījumiem, izņemot to 9., 14., 19., 20., 24., 39. un 60. punkta nosacījumus. Tikai pēc šā pirmā posma Komisija novērtēs, vai tā pati kompensācija (tikai par tām maršrutu paketēm, kurās nav pārsniegta 300 000 pasažieru robežvērtība) varēja būt saderīga ar iekšējo tirgu un atbrīvota no paziņošanas prasības atbilstoši 2005. gada VTNP lēmumam, jo tas attiecas uz atbalstu, kas piešķirts no 2005. gada 19. decembra līdz 2012. gada 31. janvārim (sk. 436. apsvērumu).

([166]) Pilnīguma labad Komisija norāda uz pārejas noteikumu, kurš ietverts 2011. gada VTNP lēmuma 10. panta a) punktā un saskaņā ar kuru atbalsta shēma, kas ieviesta pirms šā lēmuma stāšanās spēkā (t. i., pirms 2012. gada 31. janvāra) un kas bija saderīga ar iekšējo tirgu un atbrīvota no paziņošanas prasības saskaņā ar 2005. gada VTNP lēmumu, turpina būt saderīga un atbrīvota no paziņošanas prasības vēl divus gadus (t. i., līdz 2014. gada 30. janvārim ieskaitot). Tas nozīmē, ka atbalsts, kas piešķirts saskaņā ar šādu shēmu laikā no 2005. gada VTNP lēmuma stāšanās spēkā, proti, no 2005. gada 19. decembra, līdz 2011. gada VTNP lēmuma spēkā stāšanās dienai, proti, līdz 2012. gada 31. janvārim, jāuzskata par saderīgu ar iekšējo tirgu, bet vienīgi no dienas, kad tas tika piešķirts, līdz 2014. gada 30. janvārim ieskaitot. Jebkurā gadījumā atbalstam, kas piešķirts no 2012. gada 31. janvāra, nepiemēro pārejas noteikumu, kas iekļauts 2011. gada VTNP lēmuma 10. panta a) punktā, un tā saderības novērtējums jāveic, pamatojoties uz 2011. gada VTNP lēmumu.

([167]) OV C 249, 31.7.2014., 1. lpp.

([168]) Sk. 2014. gada Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 140. punktu.

8.3.1.2. Patiess vispārējas tautsaimnieciskas nozīmes pakalpojums, kā minēts LESD 106. pantā

(444) Saskaņā ar 2011. gada VTNP nostādņu 12. punktu "[a]tbalsts jāpiešķir tāda pakalpojuma sniegšanai, kam patiesi ir vispārēja tautsaimnieciska nozīme un kas ietilpst Līguma 106. panta 2. punkta darbības jomā". 13. punktā ir precizēts, ka "dalībvalstis nevar sabiedriskā pakalpojuma sniegšanas pienākumu noteikt pakalpojumiem, ko uzņēmumi, kas darbojas normālos tirgus apstākļos, jau sniedz vai var sniegt apmierinošā līmenī un ievērojot valsts noteiktus, sabiedrības interesēm atbilstošus nosacījumus, piemēram attiecībā uz cenu, objektīviem kvalitātes raksturlielumiem, nepārtrauktību un piekļuvi pakalpojumam. Attiecībā uz jautājumu par to, vai tirgus var sniegt pakalpojumu, Komisija vērtējums aprobežojas ar pārbaudi, vai attiecīgās dalībvalsts definīcijā nav pieļauta acīmredzama kļūda, ja vien Savienības tiesībās nav paredzētas stingrākas normas". Visbeidzot, 2011. gada VTNP nostādņu 56. punktā ir atsauce uz "dalībvalsts plašo izvēli" attiecībā uz to pakalpojumu raksturu, kurus var klasificēt par vispārējas tautsaimnieciskas nozīmes pakalpojumiem.

(445) Novērtējums par to, vai VTNP ir patiesi, ir arī jāveic, ņemot vērā VTNP paziņojumu (sk. 326. un 341. apsvērumu), Jūras kabotāžas regulu (sk. 328.–330. apsvērumu) un judikatūru (sk. 332. un 333. apsvērumu). Tāpēc Komisijai attiecībā uz pagarinājuma periodu ir jānovērtē:

1) vai pastāvēja lietotāju pieprasījums;

2) vai tirgus dalībnieki nevarēja apmierināt pieprasījumu bez publisku iestāžu uzliktiem pienākumiem (tirgus nepilnības esība);

3) vai ar sabiedrisko pakalpojumu saistību vienkāršu izmantošanu nebūtu pietiekami, lai novērstu attiecīgo tirgus nepilnību (vismazāk kaitējošā pieeja).

(446) Komisija norāda, ka sabiedrisko pakalpojumu maršruti, kuros *Siremar* sniedza pakalpojumus pagarinājuma periodā, ir tādi paši kā tie, kas ar jauno konvenciju uzticēti *CdI* un vēlāk *SNS*. Turklāt Komisija jau ir raksturojusi un novērtējusi konkurences stāvokli šajās maršrutu paketēs pagarinājuma periodā. Ņemot vērā šos apstākļus, turpmākais novērtējums būs balstīts uz tā novērtējuma attiecīgajām daļām, kas veikts iepriekš attiecībā uz jauno konvenciju, un tiks veikts, atsaucoties uz minētajām daļām (sk. 8.1.3.1. iedaļu).

(447) Ņemot vērā šos apstākļus, Komisija vispirms atgādina (sk. 184. apsvērumu), ka Itālija ir uzlikusi sabiedrisko pakalpojumu saistības, kas noteiktas sākotnējā konvencijā, galvenokārt, lai i) nodrošinātu teritoriālo nepārtrauktību starp Sicīliju un mazākām salām un ii) veicinātu mazāko salu ekonomisko attīstību, sniedzot regulārus un uzticamus jūras transporta pakalpojumus. Komisija jau secināja, ka tie patiešām ir leģitīmi sabiedrības interešu mērķi (sk. 335. apsvērumu).

(448) Attiecīgajos maršrutos pakalpojumi tika sniegti – lielākoties nemainīti – daudzus gadus, t. i., vismaz kopš sākotnējās konvencijas stāšanās spēkā. Itālija apstiprināja, ka pagarinājuma periodā *Siremar* uzticēto pakalpojumu tvērums nemainījās. Attiecībā uz laikposmu pirms pagarinājuma Komisija atzīmē, ka 2008. gadā tika samazināts to maršrutu skaits, kuros pakalpojumi tika sniegti saskaņā ar sabiedrisko pakalpojumu režīmu. Jo īpaši pakalpojumi vairs netika sniegti maršrutā "Mazara del Vallo–Pantellērija", kurā *Siremar* sniedza pakalpojumus sešas dienas nedēļā, izmantojot ātrgaitas prāmi "*Guizzo*", un tika samazināts reisu biežums atsevišķos maršrutos karstajā sezonā Eola un Egadu salu maršrutu paketēs.

(449) Lai uzskatāmi parādītu patieso lietotāju pieprasījumu pēc pakalpojumiem, Itālijas iestādes iesniedza sīki izklāstītu statistiku, kas liecina, ka 2008. gadā – pēdējā sākotnējās konvencijas darbības gadā pirms pagarinājuma – *Siremar* pārvadāja pavisam 1 821 387 pasažierus un 397 626,5 lineāros kravas metrus piecās maršrutu paketēs. 2009. gada rādītāji liecina, ka minētajos maršrutos *Siremar* pārvadāja 1 513 214 pasažierus un 324 540 lineāros kravas metrus.

(450) 2010. gadā šie rādītāji bija nedaudz zemāki (sk. 337. apsvērumu), taču salīdzināmi. Tas liecina, ka kopējais lietotāju pieprasījums gadu gaitā bija būtisks un diezgan stabils. Patiešām, Itālijas iestādes arī iesniedza sīki izklāstītu statistiku par individuāliem maršrutiem par 2007.–2019. gada periodu ([169]). Komisija atzīmē, ka gadu gaitā dažādās maršrutu paketēs bija vērojamas svārstības braucienu un pasažieru skaitā. Tomēr to var izskaidrot ar faktu, ka minētie maršruti savieno ļoti mazas salas ar ierobežotu ostu infrastruktūru, kas atrodas salīdzinoši tuvu viena otrai. Tas nozīmē, ka grafiki ir bieži jāpielāgo, lai pielāgotos lietotāju pieprasījumam vietējā līmenī. Patiešām, Komisija jau ir pierādījusi (sk. 5. tabulu), ka 2010. gadā lietotāju pieprasījums pastāvēja katrā no maršrutiem. Tā pati analīze par 2009., 2011. gadu un 2012. gada janvāri–jūliju ([170]) nesniedza nekādas norādes, ka lietotāju pieprasījums pēc prāmju pakalpojumiem kādā no maršrutu paketēm bija izzudis.

([169]) Izņemot 2015. gadu (datus nav apstiprinājuši ārēji eksperti, sk. 120. zemsvītras piezīmi) un laikposmu no 2016. gada 1. janvāra līdz 10. aprīlim (nav datu, sk. 121. zemsvītras piezīmi).

([170]) Lakonisma labad Komisija nav iekļāvusi šajā lēmumā sīki izklāstītos rādītājus.

(451) Komisija uzskata, ka iepriekš norādītā statistika skaidri pierāda, ka pastāvēja reāls pieprasījums pēc pasažieru un kravu pārvadājumu pakalpojumiem katrā no attiecīgajiem sabiedrisko pakalpojumu maršrutiem laikposmā no 2009. gada janvāra līdz 2012. gada jūlijam. Tāpēc var secināt, ka šie pakalpojumiem apmierināja patiesu lietotāju pieprasījumu un tādējādi apmierināja arī reālas sabiedrības vajadzības.

(452) Kā paskaidrots 341. apsvērumā, Komisijai ir arī jāizvērtē, vai šie pakalpojumi būtu nepietiekami, ja to sniegšanu atstātu vienīgi tirgus spēku ziņā, ņemot vērā prasības, ko Itālija noteica atbilstoši sākotnējās konvencijas pagarinājumam. Šajā ziņā VTNP paziņojuma 48. punktā ir noteikts, ka "*Komisijas vērtējums aprobežojas ar to, ka tiek pārbaudīts, vai attiecīgā dalībvalsts ir pieļāvusi acīmredzamu kļūdu*".

(453) Komisija, pirmkārt, atzīmē, ka *Siremar* VTNP definīcijā laikposmam no 1992. līdz 2008. gadam netika konstatēta acīmredzama kļūda, kā noteikts tās 2004. gada lēmumā, un ka šis konstatējums netika apšaubīts ne 2009. gada spriedumā, ne 2020. gada lēmumā par *Tirrenia* grupu (sk. 342. apsvērumu). Turklāt sarežģītā ekonomiskā situācija Itālijā laikposmā no 2009. līdz 2012. gadam, visticamāk, būtu vēl vairāk samazinājusi šo maršrutu rentabilitāti.

(454) Komisija arī atzīmē, ka laikposmā no 2009. gada 1. janvāra līdz 2012. gada 30. jūlijam visās maršrutu paketēs, kurās *Siremar* bija jāsniedz pakalpojumi saskaņā ar sākotnējās konvencijas pagarinājumu, citi uzņēmumi piedāvāja jūras pakalpojumus, lai gan ne vienmēr visu gadu, bieži ar atšķirīgu reisu biežumu vai dažādu veidu kuģiem, kā arī bieži vien par valsts atlīdzību. Komisija iepriekš jau ir novērtējusi (sk. 341.–349. apsvērumu) par katru no attiecīgajām maršrutu paketēm, vai citu uzņēmumu, kas nesaņēma valsts kompensāciju, sniegtie pakalpojumi bija līdzvērtīgi tiem, kas *CdI* un vēlāk *SNS* bija jāsniedz saskaņā ar jauno konvenciju. Komisija atgādina, ka šis novērtējums tika veikts, pamatojoties uz konkurences stāvokli šajos maršrutos no 2009. gada 1. janvāra līdz 2012. gada 30. jūlijam. Tā kā pakalpojumi, kas *CdI* un vēlāk *SNS* bija jāsniedz, apkalpoto maršrutu un reisu biežuma ziņā ir ļoti līdzīgi pakalpojumiem, kas *Siremar* bija jāsniedz pagarinājuma periodā, Komisijas secinājums, ka tikai ar tirgus spēkiem vien bija nepietiekami, lai apmierinātu vajadzības pēc sabiedriskajiem pakalpojumiem, ir attiecināms arī uz *Siremar* visā pagarinājuma periodā. Jo īpaši Komisija atzīmē, ka pilnvarojuma laikā neviens cits uzņēmums nesniedza pakalpojumus visu gadu nevienā no maršrutu paketēm, kurās pakalpojumus sniedza *Siremar*, nesaņemot valsts kompensāciju. Pārējie uzņēmumi, kuriem arī bija uzticētas sabiedrisko pakalpojumu saistības, piedāvāja pakalpojumu, kas nebija līdzvērtīgs no nepārtrauktības, regularitātes, jaudas un kvalitātes viedokļa un tāpēc pilnībā neatbilda sabiedrisko pakalpojumu saistībām, kas bija uzliktas *Siremar* atbilstoši (pagarinātajai) sākotnējai konvencijai.

(455) Visbeidzot, ņemot vērā plānoto privatizāciju, kā arī nolūkā nodrošināt atbilstoši sākotnējai konvencijai sniegto sabiedrisko pakalpojumu nepārtrauktību, Itālija nolēma pagarināt šo konvenciju bez izmaiņām (izņemot izmaiņas kompensācijas metodikā, kas piemērojama no 2010. gada). Komisija piekrīt, ka lietotāju pieprasījumu, kas aprakstīts 449.–451. apsvērumā, nevarēja apmierināt, uzliekot sabiedrisko pakalpojumu saistības, kas ir piemērojamas visiem uzņēmumiem, kuri sniedza pakalpojumus attiecīgajos maršrutos. Patiešām, maršrutos, kuros pakalpojumus sniedza *Siremar*, visi salīdzināmie citu uzņēmumu sniegtie pakalpojumi arī tika subsidēti, un jebkurā gadījumā šo uzņēmumu piedāvātais piedāvājums neatbilda regularitātes, nepārtrauktības un kvalitātes prasībām visa gada garumā. Turklāt pakalpojumu sniegšana šajos maršrutos klusajā sezonā ir zaudējumus nesoša, tāpēc, ja nebūtu kompensācijas par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu, tajos, visticamāk, pakalpojumi tiktu sniegti tikai karstajā sezonā. Savā ziņojumā *Ecorys* izdarīja līdzīgu secinājumu, norādot, ka šie maršruti nav ekonomiski dzīvotspējīgi (sk. 119. apsvērumu). Turklāt Komisija piekrīt, ka, ņemot vērā *Siremar* privatizācijas procesu, esošā sabiedrisko pakalpojumu līguma pagarināšana bija vienīgais veids, kā garantēt sabiedrisko pakalpojumu nepārtrauktību līdz privatizācijas pabeigšanai.

(456) Tāpēc Komisija secina, ka Itālija nav pieļāvusi acīmredzamu kļūdu, pakalpojumus, kas uzticēti *Siremar* pagarinājuma periodā, definējot kā VTNP. Līdz ar to šaubas, ko Komisija paudusi 2011. un 2012. gada lēmumos, ir kliedētas.

8.3.1.3. Nepieciešamība pēc pilnvarojuma akta, kurā būtu precizētas sabiedrisko pakalpojumu saistības un kompensācijas aprēķināšanas metodes

(457) Kā norādīts 2011. gada VTNP nostādņu 2.3. iedaļā, atbildība par vispārējas tautsaimnieciskas nozīmes pakalpojumu sniegšanu LESD 106. panta nozīmē ir jāuztic attiecīgajam uzņēmumam ar vienu vai vairākiem oficiāliem aktiem.

(458) Šajos aktos īpaši jānosaka:

a) precīzs sabiedrisko pakalpojumu saistību veids un termiņš;

b) uzņēmums un aptvertā teritorija;

c) ekskluzīvo tiesību raksturs;

d) kompensācijas aprēķināšanas, kontroles un pārskatīšanas parametri;

e) pasākumi, lai nepieļautu iespējamu pārmērīgu kompensāciju un nodrošinātu šādas pārmērīgas kompensācijas atmaksu.

(459) Komisija savos 2011. un 2012. gada lēmumos pauda šaubas, vai pilnvarojuma aktā ir sniegts visaptverošs apraksts par *Siremar* sabiedrisko pakalpojumu veidu pagarinājuma periodā. Jo īpaši Komisija uzsvēra, ka 2000.–2004. gada un 2005.–2008. gada periodam nav pieņemts piecgades plāns, kā prasīts sākotnējā konvencijā. Tomēr Komisija arī atgādināja, ka dažādi pilnvarojuma elementi var būt ietverti vairākos aktos, neliekot apšaubīt saistību definīcijas atbilstību. Pagarinājuma periodā *Siremar* pilnvarojuma aktā bija ietverta sākotnējā konvencija (kas laika gaitā grozīta un pagarināta), apstiprināts piecgades plāns, konkrēti Itālijas iestāžu *ad hoc* lēmumi, *CIPE* direktīva un 2009. gada likums.

(460) Ņemot vērā šos apstākļus, Komisija vispirms atzīmē, ka sākotnējā konvencija (kas laika gaitā grozīta), kas veido *Siremar* pilnvarojuma akta pamatu, palika pilnībā piemērojama līdz privatizācijas pabeigšanai, pamatojoties uz vairākiem dekrētlikumiem (sk. 436. apsvērumu). Minētajos dokumentos ir norādīts, ka *Siremar* tika uzticētas sabiedrisko pakalpojumu saistības līdz tā privatizācijas pabeigšanai.

(461) Saskaņā ar sākotnējo konvenciju piecgades plānos jānosaka apkalpojamie maršruti un ostas, jūras savienojumiem izmantojamo kuģu veids un jauda, pakalpojumu biežums un tarifi, ieskaitot atvieglotos tarifus, jo īpaši tos, kas paredzēti mazāko salu iedzīvotājiem. Tomēr Itālija apgalvoja, ka, tā kā no 1999. līdz 2004. gadam aizvien turpinājās Komisijas izmeklēšana ar lietas numuru SA.15631 attiecībā uz *Tirrenia* grupas uzņēmumiem (tostarp *Siremar*), Itālija nepieņēma piecgades plānu šiem uzņēmumiem 2000.–2004. gada periodam ([171]). Attiecīgi pēdējais oficiāli apstiprinātais *Siremar* piecgades plāns bija 1995.–1999. gadam, un turpmākajos gados *Siremar* turpināja darboties, pamatojoties uz 1999. gada maršrutu tīklu. Pēc 2004. gada lēmuma pieņemšanas Transporta ministrija izstrādāja plāna projektu 2005.–2008. gada periodam. Šis plāns neparedzēja būtiskas izmaiņas maršrutu tīklā vai grafikos. Taču, tā kā jau bija sākušās sagatavošanās diskusijas un darbi gaidāmajai privatizācijai, Itālija nolēma to oficiāli neapstiprināt. Tāpēc saistības aizvien tika piemērotas *Siremar* saskaņā ar sākotnējo konvenciju, kā tās tika noteiktas 1999. gadā un apstiprinātas 2004. gada dekrētā (sk. 40. apsvērumu). Citiem vārdiem sakot, ja vien netika pieņemts lēmums mainīt noteiktus konkrētus elementus (piemēram, maršrutu, reisu biežumu, kuģa veidu) salīdzinājumā ar 2004. gada grafiku, laikposmā no 2009. gada 1. janvāra līdz 2012. gada 30. jūlijam aizvien pilnā mērā bija piemērojami sākotnējās konvencijas noteikumi, kas tika piemēroti tajā gadā. Turklāt Itālija apstiprināja, ka visā pagarinājuma periodā netika izdots neviens starpministriju dekrēts, lai grozītu tarifus, kas jāiekasē bijušās *Tirrenia* grupas uzņēmumiem, tostarp *Siremar*. Pamatojoties uz to, Komisija secina, ka, ņemot vērā ļoti īpašos *Tirrenia* grupas privatizācijas apstākļus kopumā un jo īpaši *Siremar* darbības filiāles privatizāciju, sabiedrisko pakalpojumu saistības, kas *Siremar* bija jāpilda pagarinājuma periodā, bija definētas pietiekami skaidri.

(462) Komisija 2011. gada lēmuma 239. un 240. apsvērumā jau atzīmēja, ka kompensācijas summas aprēķināšanai nepieciešamie parametri ir noteikti iepriekš un ir skaidri raksturoti. Jo īpaši attiecībā uz 2009. gadu sākotnējā konvencijā ir ietverts izsmeļošs un precīzs vērā ņemamo izmaksu elementu saraksts, kā arī metodika, kas izmantojama, lai aprēķinātu kapitāla atdevi uzņēmumam (sk. 45.–47. apsvērumu). Attiecībā uz laikposmu no 2010. gada 1. janvāra līdz 2012. gada 30. jūlijam attiecīgā metodika ir noteikta *CIPE* direktīvā (sk. 48.–58. apsvērumu). Jo īpaši *CIPE* direktīvā ir sīki aprakstīti izmaksu elementi un kapitāla atdeve, kas jāņem vērā, savukārt 2009. gada likumā noteikts, ka no 2010. gada maksimālā kompensācijas summa *Siremar* ir 55 694 895 EUR. Visbeidzot, sākotnējā konvencija nodrošināja, ka kompensācijas pamatā būs faktiskās izmaksas un ieņēmumi, kas radušies, sniedzot sabiedrisko pakalpojumu, un tajā bija noteikts, ka kompensācija tiks izmaksāta pa daļām. Tādējādi varētu viegli atklāt un novērst pārmērīgu kompensāciju. Attiecīgā gadījumā valsts tad varētu atgūt pārmērīgo kompensāciju no *Siremar*.

(463) Pamatojoties uz minēto, Komisija uzskata, ka attiecībā uz sākotnējās konvencijas pagarinājuma periodu pilnvarojuma aktos bija noteikta skaidra sabiedrisko pakalpojumu saistību definīcija, ilgums, uzņēmums un attiecīgā teritorija, kompensācijas aprēķināšanas, kontroles un pārskatīšanas parametri un pasākumi, lai nepieļautu pārmērīgu kompensāciju un nodrošinātu šādas pārmērīgas kompensācijas atmaksu, kā prasīts 2011. gada VTNP nostādnēs.

([171]) Pēc 2001. gada lēmuma pieņemšanas Itālijas iestādes izstrādāja *Tirrenia di Navigazione* piecgades plānu 2000.–2004. gada periodam. Šo plānu apstiprināja ar 2001. gada 20. septembra ministra dekrētu.

8.3.1.4. Pilnvarojuma termiņš

(464) Kā norādīts 2011. gada VTNP nostādņu 17. punktā, "pilnvarojuma termiņš jāpamato ar objektīviem kritērijiem, piemēram, vajadzību amortizēt pamatlīdzekļus, kas nav pārnesami. Principā pilnvarojuma termiņš nedrīkst pārsniegt periodu, kāds vajadzīgs to līdzekļu amortizācijai, kuri VTNP sniegšanas nolūkā ir visbūtiskākie".

(465) Itālija ir argumentējusi, ka pagarinājuma termiņš atbilst periodam, kāds vajadzīgs to visbūtiskāko aktīvu amortizācijai, kuri izmantoti VTNP sniegšanai, t. i., *Siremar* kuģiem. Konkrētāk, sākotnējās konvencijas (kas pagarināta) kopējais termiņš ir nedaudz vairāk nekā 23,5 gadi. Kuģiem, ko izmanto *Siremar* sabiedrisko pakalpojumu sniegšanai, lietderīgās izmantošanas laiks ([172]) ir 30 gadi (motorizētajiem prāmjiem) un 20 gadi (ātrgaitas pasažieru kuģiem), un tie šajā laikposmā nolietojas. Turklāt ekspertu novērtējums, kas tika veikts darbības filiāles privatizācijas kontekstā, liecināja, ka kuģi ir diezgan veci un paredzēti vietēju pakalpojumu sniegšanai Vidusjūrā. Tādējādi tos nebija viegli nodot, un tas būtībā attaisno ilgu pilnvarojuma periodu. Turklāt Itālija atgādināja, ka pagarinājums no 2009. gada 1. janvāra līdz 2012. gada 30. jūlijam bija nepieciešams, lai nodrošinātu sabiedrisko pakalpojumu nepārtrauktību līdz privatizācijas pabeigšanai.

(466) Pamatojoties uz minēto, Komisija secina, ka pilnvarojuma termiņš ir pietiekami pamatots un ka tādējādi 2011. gada VTNP nostādņu 17. punkts ir izpildīts.

8.3.1.5. Direktīvas 2006/111/EK ievērošana un uzskaites nošķiršana

(467) Saskaņā ar 2011. gada VTNP nostādņu 18. punktu "[a]tbalsts tiks uzskatīts par saderīgu ar iekšējo tirgu, balstoties uz Līguma 106. panta 2. punktu, vienīgi tad, ja attiecīgais uzņēmums vajadzības gadījumā ievēro Direktīvu 2006/111/EK par dalībvalstu un publisku uzņēmumu finansiālo attiecību pārredzamību, kā arī par dažu uzņēmumu finanšu pārredzamību ([173])".

(468) Turklāt 2011. gada VTNP nostādņu 44. punktā ir noteikts: "Ja uzņēmums vienlaicīgi sniedz VTNP un veic arī citas darbības, kas nav VTNP, iekšējā grāmatvedībā ar VTNP saistītās izmaksas un ieņēmumi un ar citām darbībām saistītās izmaksas un ieņēmumi jānorāda atsevišķi saskaņā ar 31. punktā noteiktajiem principiem."

(469) Komisija atzīmē, ka, lai izpildītu abus 2011. gada VTNP nostādņu punktus, uzņēmumam, kuram uzticēts sniegt pakalpojumu, ir pienācīgi jānošķir uzskaite. Šajā saistībā Itālija atgādināja, ka 2004. gada lēmuma 2. pantā bija noteikts, ka *Siremar* jāsāk sagatavot atsevišķa uzskaite par katru maršrutu, sākot no 2004. gada 1. janvāra. Saistībā ar 2001. un 2004. gada lēmumiem un pēc Komisijas pieprasījuma *PriceWaterhouseCoopers* ("*PWC*") sagatavoja pētījumu, kurā reproducēja *Siremar* analītiskos pārskatus par laikposmu no 1992. līdz 1999. gadam, ko papildināja Itālijas iestādes, iekļaujot 2000. un 2001. gadu. Šajā saistībā *PWC* sniedza atzinumu, kurā apstiprināja, ka metodika, kas izmantota, lai sagatavotu minētos pārskatus, bija atbilstoša un saskanīga ar piemērojamo grāmatvedības praksi. Kā norādīja Itālija, *Siremar* turpināja sagatavot savus analītiskos pārskatus uz šāda pamata un tādējādi ir izpildījušas 2004. gada lēmumā noteiktās prasības. Par laikposmu, uz kuru attiecas novērtējums, Itālija kā pierādījumus arī iesniedza *Siremar* uzskaiti par katru maršrutu par 2009. un 2010. gadu.

(470) Ārkārtas komisārs nesagatavoja šādus pārskatus par laikposmu no 2011. gada 1. janvāra līdz 2012. gada 30. jūlijam. Tomēr Itālija apstiprināja, ka pagarinājuma periodā *Siremar* neveica nekādas darbības, kas pārsniegtu tā sabiedrisko pakalpojumu saistības. Tāpēc jebkāda iespējama šķērssubsidēšana ir izslēgta. Tomēr ārkārtas komisārs neiesniedza Ekonomikas attīstības ministrijai ceturkšņa finanšu pārskatus par 2011. un 2012. gadu. Šie paziņojumi ir pieejami *Siremar*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, tīmekļa vietnē, un tie liecina, ka darbības rezultāti laikposmā no 2010. gada septembra līdz 2012. gada jūnijam bija negatīvi (kopā 0,7 miljonu EUR zaudējumi). Turklāt līdz 2012. gada septembrim šie zaudējumi bija pieauguši līdz 4,8 miljoniem EUR. Komisija uzskata, ka tā ir pārliecinoša norāde uz to, ka laikposmā no 2011. gada 1. janvāra līdz 2012. gada 30. jūlijam, kad netika sagatavoti maršrutu pārskati, *Siremar*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, nesaņēma pārmērīgu kompensāciju (sk. arī 8.3.1.6. iedaļu). Komisija atzīmē, ka minētajā laikposmā abi galvenie uzskaites nošķiršanas mērķi, proti, novērst pārmērīgu kompensāciju un šķērssubsidēšanu, tādējādi ir sasniegti.

(471) Pamatojoties uz iepriekš izklāstīto un ņemot vērā konkrētos privatizācijas apstākļus, ko nodrošināja ārkārtas administrācija, nepārtraucot sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu, Komisija secina, ka prasības, kas noteiktas 2011. gada VTNP nostādņu 18. un 44. punktā, ir izpildītas.

([172]) Kā 2004. gada 30. decembrī nolēma Ministriju konference. Ar minēto lēmumu sākotnēji paredzētā amortizācija tika pagarināta no 20 līdz 30 gadiem motorizētajiem prāmjiem un no 15 līdz 20 gadiem ātrgaitas pasažieru kuģiem. Ministru konference notika saskaņā ar Likuma 856/1986 11. pantu, un tajā piedalījās Transporta ministrijas, Ekonomikas ministrijas un Ekonomikas attīstības ministrijas pārstāvji.

([173]) OV L 318, 17.11.2006., 17. lpp.

8.3.1.6. Kompensācijas summa

(472) 2011. gada VTNP nostādņu 21. punktā norādīts, ka "(..) kompensācija nedrīkst pārsniegt summu, kas ir vajadzīga, lai segtu sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākuma izpildes neto izmaksas, ieskaitot saprātīgu peļņu".

(473) Šajā gadījumā, tā kā vismaz daļa kompensācijas ir nelikumīgs atbalsts, kas piešķirts pirms to stāšanās spēkā ([174]), 2011. gada VTNP nostādņu 69. punktā ir skaidri noteikts, ka valsts atbalsta novērtējuma nolūkos novērsto neto izmaksu metode nav jāizmanto. Tā vietā var izmantot alternatīvas metodes, piemēram, metodiku, kuras pamatā ir izmaksu sadale. Saskaņā ar pēdējo minēto metodi neto izmaksas tiek aprēķinātas kā starpība starp pilnvarojuma aktā noteiktajām un aplēstajām izmaksām un ieņēmumiem, kas rodas saistībā ar sabiedrisko pakalpojumu saistību izpildi. 2011. gada VTNP nostādņu 28.–38. punktā ir sīkāk izklāstīts, kā šī metode būtu jāpiemēro.

(474) Komisija 2011. un 2012. gada lēmumos nevarēja izdarīt secinājumu par to, vai kompensācijas summa ir samērīga, jo tai joprojām bija šaubas par to, vai daži no sabiedriskajiem pakalpojumiem, kas uzticēti *Siremar*, ir kvalificējami par patiesiem VTNP. Šīs šaubas ir iztirzātas 8.3.1.2. iedaļā.

(475) Tomēr Komisija bija arī paudusi šaubas par 6,5 % riska prēmiju, kas piemērojama no 2010. gada. Proti, Komisija apšaubīja, vai šī prēmija atspoguļo atbilstošu riska līmeni, ņemot vērā, ka *prima facie Siremar* neuzņēmās riskus, kādus parasti uzņemas šādu pakalpojumu sniegšanā. Patiešām, Komisija atgādina, ka 2011. gada lēmumā tā pauda sākotnējo uzskatu, ka *Siremar*, iespējams, ir piešķirta pārmērīga kompensācija tikai par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu, sākot no 2010. gada. Tas nozīmē, ka Komisijai nav *ex post* jānovērtē, vai 2009. gadā tika piešķirta pārmērīga kompensācija ([175]).

(476) Tāpēc Komisija novērtēs, vai visā laikposmā no 2010. gada 1. janvāra līdz 2012. gada 30. jūlijam ir bijusi pārmērīga kompensācija saskaņā ar 2011. gada VTNP nostādņu 47. punktu. Attiecībā uz šo laikposmu Komisija atzīmē, ka:

— pirmkārt, ziņojumā par *Tirrenia* un *Siremar* maksātnespējas iemesliem, ko ārkārtas administrācija sagatavoja 2011. gada maijā, teikts, ka valsts kompensācija, ko piešķīra *Siremar* saskaņā ar sākotnējo konvenciju līdz 2010. gadam bija vidēji 70 miljoni EUR gadā. Tas veidoja no 70 % līdz 75 % no *Siremar* apgrozījuma šajā laikposmā. Tāpēc, lai veiktu savas darbības, *Siremar* bija gandrīz pilnībā atkarīgs no kompensācijas par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu. Patiešām, lai gan laikā no 1999. līdz 2008. gadam *Siremar* arvien vairāk bija atkarīgs no valsts kompensācijām, ar ikgadējo kompensāciju, kas nepārsniedza 55,7 miljonus EUR, nebūtu pietiekami, lai ilgtermiņā tas varētu pildīt savas sabiedrisko pakalpojumu saistības. Jo īpaši ziņojumā ir norādīts, kā valsts kompensācijas aprēķināšanas metodika saskaņā ar sākotnējo konvenciju, kas tika piemērota līdz 2009. gadam, vienmēr ļāva *Siremar* pienācīgi segt visus savus ražošanas faktorus (t. i., kapitālu un darbaspēku), neraugoties uz to, ka vidēji tā pašu kapitāla atdeve bija maza. Tomēr minētā metodika vairs netika piemērota no 2010. gada. Tās vietā tika piemērota jaunā metodika, kas noteikta *CIPE* direktīvā un 2009. gada likumā, kas ietvēra maksimālo summu, kas *Siremar* tika noteikta daudz zemākā apmērā nekā vidējā kompensācija, ko tas saņēma iepriekšējos desmit gados,

— otrkārt, iesniegtie dokumenti liecina, ka 2010. gadā *Siremar* bija pieprasījis aptuveni 66 miljonus EUR, bet Itālija apstiprināja kompensāciju tikai 55,7 miljonu EUR apmērā. Turklāt šī summa nozīmē, ka laikā no 2009. līdz 2010. gadam kompensācija samazinājās par 17 %, kad stājās spēkā jaunā kompensācijas aprēķināšanas metodika apvienojumā ar fiksētu maksimālo summu. Ja salīdzina 2008.–2009. gadu un 2010.–2011. gadu, atšķirība ir vēl būtiskāka: šajā laikposmā kompensācija samazinājās būtiski – par 22 %,

— treškārt, pamatojoties uz *Siremar* sagatavotajiem pārskatiem attiecībā uz katru maršrutu par 2010. gadu, Komisija atzīmē, ka 2010. gadā *Siremar* ziņoja par pozitīvu darbības rezultātu aptuveni 5,9 miljonu EUR apmērā. Itālija precizēja, ka šī summa bija vienāda ar *ROIC*, kas aprēķināta, piemērojot 7,6 % likmi ieguldītajam kapitālam 77,5 miljonu EUR apmērā. Komisija atzīmē, ka 2010. gadā paziņotais ieguldītais kapitāls ir

([174]) Kā noteikts 440. apsvērumā. Par pārējiem maršrutiem piešķirtā atbalsta likumība tiks plašāk izvērtēta 8.3.1.8. iedaļā.

([175]) Itālijas iestādes sniedza informāciju saistībā ar minēto gadu: kompensācijas summas aprēķinu 2009. gadam, t. i., 67 miljoni EUR, kas tika noteikta, pamatojoties uz sākotnējā konvencijā noteikto metodiku un maršrutu pārskatiem. Par to gadu *Siremar* bija pieprasījis aptuveni 72,2 miljonus EUR, bet Itālija bija noraidījusi daļu ierosināto izmaksu, jo tās nebija attiecināmas izmaksas saskaņā ar piemērojamo metodiku. Piešķirtā summa 67 miljonu EUR apmērā bija būtiski mazāka nekā 2008. gadam apstiprinātā kompensācijas summa (t. i., 75,4 miljoni EUR). Itālija arī precizēja, ka *ROIC* tika aprēķināts 2,9 miljonu EUR apmērā, piemērojot sākotnējo konvenciju. Šī summa tika pieskaitīta kopējām izmaksām, lai noteiktu kompensāciju 67 miljonu EUR apmērā.

vairāk nekā divas reizes lielāks par vidējo ikgadējo ieguldīto kapitālu, par kuru ziņoja *CdI* un vēlāk *SNS* (sk. 135. zemsvītras piezīmi), un ka likme ir augstāka nekā 6,5 % riska kapitāla prēmija, kas noteikta *CIPE* direktīvā, bet zemāka nekā likme, kas izriet no pilnīgas *CIPE* metodikas piemērošanas (t. i., 8,87 %, sk. 218. apsvērumu). Ja būtu piemērota 6,5 % likme, *ROIC* būtu tikai 5 miljoni EUR. Tādējādi Komisija atzīmē, ka par 2010. gadu *Siremar* saņēma pārmērīgu kompensāciju aptuveni 0,9 miljonu EUR apmērā,

— ceturtkārt, pēc tam, kad *Siremar* 2010. gada septembrī piemēroja ārkārtas administratīvo procedūru (šajā gadījumā – likvidācijas procedūra), 2010., 2011. un 2012. gada finanšu pārskati netika sagatavoti. Tas pats attiecas uz 2011. un 2012. gada maršrutu pārskatiem. Gluži pretēji – saskaņā ar piemērojamiem tiesību aktiem ārkārtas administrācija sagatavoja un iesniedza ceturkšņa ziņojumus uzraugošajām valsts iestādēm, t. i., Ekonomikas attīstības ministrijai. Šie pārskati liecina, ka kopējie darbības rezultāti laikā no 2010. gada septembra līdz 2012. gada jūnijam bija negatīvi, ar zaudējumiem 0,7 miljonu EUR apmērā. Līdz 2012. gada septembrim, t. i., pēc darbības filiāles nodošanas *CdI*, šie zaudējumi no saimnieciskās darbības bija pieauguši līdz 4,8 miljoniem EUR. Tāpēc *Siremar* cieta zaudējumus, jo tas turpināja pildīt sabiedrisko pakalpojumu saistības, kamēr noritēja *Siremar* darbības filiāles pārdošanas procedūra. Lai gan Komisija pauž nožēlu, ka par 2011. gadu un 2012. gada pirmo pusgadu netika sagatavoti pārskati par katru maršrutu, Itālija ir apstiprinājusi, ka pagarinājuma termiņā *Siremar* nesniedza pakalpojumus, kas pārsniegtu tā sabiedrisko pakalpojumu saistības. Tā kā kopējie finanšu rezultāti laikposmā no 2010. gada septembra līdz 2012. gada septembrim bija negatīvi, šie dokumenti nepārprotami liecina, ka *Siremar* nav saņēmis pārmērīgu kompensāciju laikposmā pēc tam, kad tam piemēroja ārkārtas administratīvo procedūru, un ka ierobežotā pārmērīgā kompensācija, ko tas saņēma 2010. gadā, tika zaudēta turpmākajos gados.

(477) Ņemot vērā minēto un ļoti īpašos *Siremar* darbības filiāles privatizācijas apstākļus un pamatojoties uz Itālijas iestāžu iesniegto informāciju, Komisija norāda, ka ierobežotā pārmērīgā kompensācija, ko tā konstatēja par 2010. gadu, tika zaudēta turpmākajā laikposmā zaudējumu dēļ. Tāpēc Komisija secina, ka kopumā laikposmā no 2010. gada 1. janvāra līdz 2012. gada 30. jūlijam *Siremar* nav saņēmis pārmērīgu kompensāciju. Tā kā Komisija savā 2011. gada lēmumā par iespējamu pārmērīgu kompensāciju *Siremar* bija paudusi šaubas tikai par šo laikposmu, Komisija uzskata, ka tās šaubas par šo jautājumu ir kliedētas.

(478) 2011. gada VTNP nostādņu 49. punktā ir noteikts, ka dalībvalstīm jāpārliecinās, vai kompensācija, ko piešķir saistībā ar VTNP sniegšanu, nerada situāciju, kurā uzņēmumi saņem pārmērīgu kompensāciju (kā definēts minēto nostādņu 47. punktā). Patiešām, dalībvalstīm pēc Komisijas pieprasījuma jāiesniedz pierādījumi. Turklāt pilnvarojuma termiņa beigās tām jāveic regulāras pārbaudes vai jānodrošina šādu pārbaužu veikšana, un jebkurā gadījumā šādas pārbaudes jāveic vismaz reizi trīs gados. Šajā saistībā Komisija atzīmē, ka Itālijas iestādes ir iesniegušas nepieciešamos pierādījumus, kā izklāstīts iepriekš (sk. 469. un 470. apsvērumu). Patiešām, 2009. un 2010. gadā *Siremar* iesniedza uzraugošajai ministrijai pārskatus par katru maršrutu, lai ministrija varētu pārskatīt kompensācijas summu. No 2010. gada 17. septembra ārkārtas komisārs, ko norīkoja Itālijas valsts, ievērojot sīki izstrādātus valsts tiesību aktu noteikumus un civiltiesisko un krimināltiesisko bildību, bija vēl viens aizsardzības pasākums pret pārmērīgu kompensāciju. Turklāt Komisija atgādina, ka kompensācija tiek izmaksāta pa daļām; ka pēdējā izmaksa tiek veikta, pamatojoties uz faktiskajām gada izmaksām un ieņēmumiem; un ka pēc 2010. gada 25. novembra ar Starpministriju konferences lēmumu jebkāda pārmērīgas kompensācijas summa tiek atskaitīta no turpmākajiem avansa subsīdiju maksājumiem (sk. 43. apsvērumu). Ņemot vērā šos apstākļus, lai gan *Siremar* 2010. gadā saņēma pārmērīgu kompensāciju, Komisija norāda, ka šī pārmērīgā kompensācija tomēr tika iztērēta nākamajos gados, jo *Siremar*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, cieta zaudējumus (sk. 476. apsvērumu). Tāpēc kopumā par laikposmu no 2010. gada 1. janvāra līdz 2012. gada 30. jūlijam pārmērīga kompensācija netika piešķirta. Pamatojoties uz iepriekš minēto, Komisija secina, ka, ņemot vērā ļoti īpašos privatizācijas apstākļus, ko nodrošināja ārkārtas administrācija, nepārtraucot sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu, iepriekš izklāstītie pasākumi ir uzskatāmi par pietiekamiem, lai izvairītos no pārmērīgas kompensācijas un to atklātu.

(479) Pamatojoties uz iepriekš aprakstītajiem elementiem (sk. 472.–478. apsvērumu), Komisija secina, ka 2011. gada VTNP nostādņu 2.8. iedaļas (Kompensācijas summa) piemērojamās prasības ir izpildītas.

8.3.1.7. Pietauvošanās prioritāte

(480) Dekrētlikuma 135/2009. gada 19.*ter* panta 21. punktā ir skaidri noteikts, ka pietauvošanās prioritāte ir nepieciešama, lai garantētu teritoriālo nepārtrauktību ar salām, arī ņemot vērā bijušās *Tirrenia* grupas uzņēmumu, tostarp *Siremar*, sabiedrisko pakalpojumu saistības. Patiešām, ja uzņēmumiem, kam uzticētas sabiedrisko pakalpojumu saistības, nebūtu pietauvošanās prioritātes, tiem (dažreiz) varētu nākties gaidīt savu kārtu pirms piestāšanas ostā, tādējādi izraisot kavējumus, kas grautu mērķi nodrošināt uzticamu un ērtu savienojamību iedzīvotājiem. *Siremar* gadījumā regulārs grafiks ir nepieciešams, lai apmierinātu mazāko salu iedzīvotāju pārvietošanās vajadzības un

sniegtu ieguldījumu attiecīgo salu ekonomiskajā attīstībā. Turklāt, tā kā saskaņā ar sākotnējo konvenciju uz *Siremar* attiecās īpaši laika plānošanas pienākumi, pietauvošanās prioritāte palīdzēja nodrošināt, ka ostas piešķīra pietauvošanās vietas un pietauvošanās laikus tā, lai *Siremar* varētu pildīt savas sabiedrisko pakalpojumu saistības.

(481) Ņemot vērā šos apstākļus, Komisija uzskata, ka šis pasākums ir piešķirts, lai *Siremar* varētu pildīt tā sabiedrisko pakalpojumu saistības, kas ir patiesi VTNP (sk. 456. apsvērumu). Turklāt Itālijas iestādes ir apstiprinājušas, ka pietauvošanās prioritāte ir attiecināma tikai uz pakalpojumiem, ko sniedz saskaņā ar sabiedrisko pakalpojumu režīmu, un ka sākotnējās konvencijas pagarinājuma laikā *Siremar* nesniedza nekādus pakalpojumus, kas pārsniedz tā sabiedrisko pakalpojumu saistības. Komisija jau ir sīki novērtējusi VTNP saderību un saistīto kompensāciju, kas piešķirta *Siremar* sākotnējās konvencijas pagarinājuma laikā (sk. 444.–479. apsvērumu). Tāpēc Komisija uzskata, ka, novērtējot pietauvošanās prioritātes saderību, tā var tikai noteikt, vai šis pasākums var izraisīt pārmērīgu kompensāciju.

(482) Itālija apgalvo, ka nav iespējams noteikt pietauvošanās prioritātes radītās monetāras priekšrocības apmēru (sk. 227. apsvērumu). Jebkurā gadījumā Komisija atzīme, ka, ciktāl šis pasākums samazinātu sabiedrisko pakalpojumu sniedzēja darbības izmaksas vai palielinātu ieņēmumus, šī ietekme pilnībā atspoguļotos uzņēmuma iekšējos pārskatos. Tāpēc pārmērīgas kompensācijas pārbaudes, kas attiecinātas uz *Siremar*, kā izklāstīts iepriekš (sk. 8.3.1.6. iedaļu), ir arī piemērotas, lai atklātu jebkādu iespējamu pārmērīgu kompensāciju, kas izriet no pietauvošanās prioritātes.

(483) Tāpēc Komisija secina, ka arī pietauvošanās prioritāte, kas ir cieši saistīta ar *Siremar* sniegtajiem VTNP, ir saderīga ar iekšējo tirgu, pamatojoties uz LESD 106. panta 2. punktu un 2011. gada VTNP nostādnēm.

8.3.1.8. Atbilstība 2005. gada VTNP lēmumam

(484) Kā paskaidrots 440. apsvērumā, vidējā gada satiksme divos finanšu gados pirms gada, kurā tika piešķirts VTNP, nepārsniedza 300 000 pasažieru šādās maršrutu paketēs:

— Trapāni–Pantellērija (jaukti maršruti D4),

— Porto Empedokle–Pelageju salas (jaukti maršruti D5),

— Palermo–Ustika (jaukts maršruts D1 un maršruts tikai pasažieriem ALD/1).

(485) Tāpēc attiecībā uz D1, D4, D5, ALD/1 maršrutiem 2005. gada VTNP lēmuma 2. panta 1. punkta c) apakšpunktā noteiktā prasība ir izpildīta. Turklāt Komisija uzskata, ka ir izpildīts arī 2005. gada VTNP lēmuma 2. panta 2. punkts, kas nosaka, ka jānodrošina atbilstība Jūras kabotāžas regulai ([176]). Pamatojoties uz minēto, Komisija secina, ka šos četrus maršrutus var novērtēt, pamatojoties uz 2005. gada VTNP lēmumu.

(486) Komisija iepriekš jau ir noteikusi (sk. 8.3.1.3. iedaļu), ka attiecībā uz sākotnējās konvencijas pagarinājuma periodu pilnvarojuma aktos bija noteikta skaidra sabiedrisko pakalpojumu saistību definīcija, ilgums, uzņēmums un attiecīgā teritorija, kompensācijas aprēķināšanas, kontroles un pārskatīšanas parametri un pasākumi, lai nepieļautu pārmērīgu kompensāciju un nodrošinātu šādas pārmērīgas kompensācijas atmaksu. Tāpēc attiecībā uz D1, D4, D5, ALD/1 maršrutiem ir nodrošināta atbilstība 2005. gada VTNP lēmuma 4. pantam (Uzticētais uzdevums).

(487) Turklāt Komisija ir secinājusi (sk. 8.3.1.6. iedaļu), ka i) *Siremar* nesaņēma pārmērīgu kompensāciju sākotnējās konvencijas pagarinājuma periodā un ii) Itālijas iestādes ir veikušas regulāras pārbaudes, lai novērstu to, ka *Siremar* saņem pārmērīgu kompensāciju. Pamatojoties uz minēto, Komisija konstatē, ka attiecībā uz D1, D4, D5, ALD/1 maršrutiem ir nodrošināta atbilstība arī 2005. gada VTNP lēmuma 5. pantam (Kompensācija) un 6. pantam (Pārmērīgas kompensācijas kontrole).

(488) Ņemot vērā ciešo saikni ar sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu un iepriekš veikto novērtējumu (sk. 8.3.1.7. iedaļu), arī pietauvošanās prioritāte, kas piešķirta par pakalpojumu sniegšanu D1, D4, D5, ALD/1 maršrutos, atbilst 2005. gada VTNP lēmumam.

8.3.1.9. Secinājums

(489) Pamatojoties uz novērtējumu, kas veikts 436.–483. apsvērumā, Komisija secina, ka kompensācija, kas piešķirta *Siremar* par jūras pakalpojumu sniegšanu atbilstoši sākotnējās konvencijas pagarinājumam laikposmā no 2009. gada 1. janvāra līdz 2012. gada 1. augustam, un cieši saistītā pietauvošanās prioritāte atbilst piemērojamajiem 2011. gada VTNP nostādņu nosacījumiem un tāpēc ir saderīgas ar iekšējo tirgu atbilstoši LESD 106. pantam.

([176]) Šajā saistībā Komisija atgādina, ka tika konstatēts, ka šajos četros maršrutos tiek sniegti patiesi VTNP (sk. 8.3.1.2. iedaļu) un ka tie atbilst prasībām attiecībā uz sabiedrisko pakalpojumu saistībām, kuras noteiktas Jūras kabotāžas regulā. Turklāt Komisija atzina *Siremar* sākotnējās konvencijas pagarināšanu, ņemot vērā minētā uzņēmuma privatizācijas procesu, un tāpēc tās 2012. gada 21. jūnija argumentētais atzinums neattiecās uz *Siremar* (sk. 143. apsvērumu).

(490) Turklāt, pamatojoties uz 484.–488. apsvērumā veikto novērtējumu, kompensācija, kas piešķirta *Siremar*, un pietauvošanās prioritāte par pakalpojumu sniegšanu D1, ALD/1, D4, D5 maršrutos arī ir saderīga ar iekšējo tirgu un atbrīvota no iepriekšējas paziņošanas pienākuma atbilstoši 2005. gada VTNP lēmumam.

8.3.2. *Siremar glābšanas atbalsta nelikumīga pagarināšana*

(491) Pamatojoties uz 2010. gada lēmumu, *Siremar* glābšanas atbalsts, ciktāl tas ir ierobežots līdz sešu mēnešu periodam, kas beidzās 2011. gada 28. augustā, bija saderīgs ar iekšējo tirgu. Tomēr saskaņā ar 2004. gada Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādnēm Itālijai sešu mēnešu laikā bija jāpaziņo Komisijai vai nu i) pierādījums, ka aizdevums bija atmaksāts pilnā apmērā un/vai ka garantija bija izbeigta, vai ii) pārstrukturēšanas (vai likvidācijas) plāns.

(492) Garantija tika pieprasīta 2011. gada 11. jūlijā, un *Siremar* pilnu summu, ko tas bija parādā valstij, atmaksāja tikai 2012. gada 18. septembrī (sk. 65. apsvērumu). Tāpēc Itālija nevarēja iesniegt pierādījumu, ka aizdevums tika atmaksāts pilnā apmērā un/vai ka garantija tika izbeigta sešu mēnešu periodā, kas beidzās 2011. gada 28. augustā.

(493) Saskaņā ar informāciju, ko Itālija iesniedza (sk. 4.2. iedaļu) formālās izmeklēšanas procedūras gaitā, *Siremar* likvidācijas plāns bijis pieejams *Siremar*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, tīmekļa vietnē pirms 2004. gada Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādnēs paredzētā sešu mēnešu termiņa beigām. Turklāt Itālija argumentē, ka tā pastāvīgi informēja Komisiju par *Siremar* darbības filiāles privatizācijas procesa norisi.

(494) Komisijas lietas materiālos pieejamā informācija apstiprina, ka Itālijas iestādes patiešām pastāvīgi informēja Komisiju par tolaik notiekošo *Siremar* darbības filiāles privatizāciju. Turklāt Itālija arī apstiprināja *Siremar* nodomu atmaksāt glābšanas atbalstu pirms sešu mēnešu termiņa beigām, izmantojot ieņēmumus no šīs privatizācijas. Tomēr Itālijas iestādes oficiāli neiesniedza Komisijai pārstrukturēšanas vai likvidācijas plānu. Komisija tobrīd nezināja, ka likvidācijas plāns ir publicēts *Siremar*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, tīmekļa vietnē. Turklāt fakts, ka Komisija bija informēta par *Siremar* darbības filiāles privatizācijas procesu, nevar aizstāt likvidācijas plāna oficiālu iesniegšanu. Konkrētāk, Komisijai ir jābūt iespējai novērtēt, vai likvidācijas plāns atbilst 2004. gada Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādnēm, tāpēc Itālijai vajadzēja to oficiāli iesniegt.

(495) Turklāt Komisija atzīmē, ka 2011. gada 5. oktobrī tā bija nosūtījusi vēstuli, kurā pieprasīja Itālijai apstiprināt, ka tā ir izpildījusi 2004. gada Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu un 2010. gada lēmuma prasības. Komisija 2011. gada 28. novembrī nosūtīja Itālijai atgādinājuma vēstuli un 2011. gada 12. decembrī saņēma atbildi no Itālijas iestādēm. Tāpēc, ciktāl runa ir par Komisiju, līdz pēdējam minētajam datumam (un tādējādi pēc sešu mēnešu perioda beigām) Itālija nebija iesniegusi ne i) pierādījumu, ka aizdevums ir atmaksāts pilnā apmērā un/vai ka garantija ir izbeigta, ne ii) pārstrukturēšanas (vai likvidācijas) plānu.

(496) Atbildē uz Komisijas 2011. gada 5. oktobra vēstuli Itālija apstiprināja, ka tā bija plānojusi, ka *Siremar* atmaksās glābšanas atbalstu līdz 2011. gada 28. augustam – pēc *Tirrenia* darbības filiāles pārdošanas –, bet tā privatizācijas process tika aizkavēts, jo bija jāsaņem apvienošanās apstiprinājums no Komisijas. Tā kā *Tirrenia* darbības filiāles privatizācijas ieņēmumi bija vajadzīgi, lai veiktu atmaksu valstij, šo atmaksu nevarēja veikt pirms termiņa beigām, t. i., 2011. gada 28. augusta. Komisija norāda, ka Itālijas iestādes 2011. gada 12. decembra vēstulē vispār nepieminēja *Siremar* likvidācijas plānu, kas saskaņā ar to vēlākajiem iesniegumiem jau bija publiski pieejams pirms 2011. gada 28. augusta. Tā vietā Itālija tikai centās paskaidrot, kāpēc atmaksu nevarēja veikt pirms sešu mēnešu perioda beigām. Tomēr, ja Itālijas iestādes būtu iesniegušas Komisijai pārstrukturēšanas vai likvidācijas plānu pirms 2011. gada 28. augusta, tām nebūtu bijis jāsniedz šādus skaidrojumus. Komisija to uzskata par vēl vienu pierādījumu tam, ka Itālija neiesniedza pārstrukturēšanas vai likvidācijas plānu noteiktajā sešu mēnešu periodā.

(497) Ņemot vērā iepriekš izklāstīto, pat ja Komisija zināja par privatizācijas procesu, Itālija nav izpildījusi 2010. gada lēmumā noteiktās saistības paziņot Komisijai pārstrukturēšanas (vai likvidācijas) plānu sešu mēnešu laikā pēc glābšanas atbalsta apstiprināšanas. Tāpēc, sākot no sešu mēnešu perioda beigām, t. i., 2011. gada 28. augusta, glābšanas

atbalsts jāuzskata par nelikumīgu un nesaderīgu atbalstu. Komisija uzskata, ka nelikumīgi pagarināto glābšanas atbalstu nevar uzskatīt par saderīgu, pamatojoties uz citiem apsvērumiem, jo tas neatbilst ne attiecīgajiem Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu nosacījumiem, ne 2011. gada VTNP nostādņu nosacījumiem ([177]).

(498) Patiešām, šajā gadījumā Komisija atzīmē, ka nelikumīgi pagarinātais glābšanas atbalsts netika piešķirts par patiesu un pareizi definētu vispārējas tautsaimnieciskas nozīmes pakalpojumu, kā prasīts 2011. gada VTNP nostādņu 12. punktā. *Siremar* jau saņēma kompensāciju par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu, pamatojoties uz sākotnējo konvenciju (kas pagarināta), savukārt glābšanas atbalsts tika paziņots un apstiprināts kā pagaidu glābšanas atbalsta pasākums, nevis kā kompensācija par VTNP. Tāpēc to nevar atzīt par saderīgu, pamatojoties uz 2011. gada VTNP nostādnēm.

(499) Ņemot vērā iepriekš izklāstītos apstākļus, Komisija atzīmē, ka *Siremar*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, 2012. gada 18. septembrī jau atmaksāja summu 15 511 529,35 EUR apmērā. Šis maksājums bija lielāks nekā 15 121 838,33 EUR ([178]), kas bija jāmaksā valstij 2011. gada 11. jūlijā. Tomēr, tā kā nelikumīgi pagarinātais glābšanas atbalsts tika atzīts par nesaderīgu, atmaksā jābūt ietvertai vismaz atgūšanas procentu summai. Ja procenti, kurus jau samaksāja *Siremar*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, nebūtu pietiekami, pārējā procentu summa joprojām būtu jāatgūst.

8.3.3. *Fiskālie atbrīvojumi, kas saistīti ar privatizācijas procesu*

(500) Iepriekš (sk. 419.–430. apsvērumu) Komisija secināja, ka atbrīvojumi no uzņēmumu ienākuma nodokļa par ieņēmumiem no *Siremar* darbības filiāles pārdošanas *Siremar* un atbrīvojumi no netiešajiem nodokļiem par tās pašas darbības filiāles nodošanu *Siremar* un *SNS*, kas tika piešķirti ar 2010. gada likumu, ir valsts atbalsts *Siremar* un *SNS*.

(501) Abos gadījumos atbalsts ir vienāds ar starpību starp nodokļa summu, kas parasti jāmaksā par šādu veidu darījumiem, un faktiski samaksāto nodokli. Tāpēc šā valsts atbalsta saderība ir jānovērtē, ņemot vērā izņēmumus, kas noteikti LESD 107. panta 2. un 3. punktā un 106. panta 2. punktā.

(502) Pirmkārt, Komisija uzskata, ka nevienu no šiem atbrīvojumiem nevar uzskatīt par saderīgu, pamatojoties uz LESD 107. panta 2. un 3. punktā noteiktajām atkāpēm.

(503) Otrkārt, Komisija atzīmē, ka šie atbrīvojumi no nodokļiem par *Siremar* darbības filiāles pārdošanu ir vienreizēji pasākumi, kuri ir saistīti ar aktīvu nodošanu, kas bija daļa no *Tirrenia* grupas plašākas reorganizācijas un privatizācijas. Tādējādi Komisija uzskata, ka šis atbalsts nav cieši saistīts ar *Siremar* un vēlāk *SNS* sniegto VTNP, un tāpēc tas nebūtu jāvērtē uz tāda paša saderības pamata. Patiešām, šie atbrīvojumi nav saistīti ar vispārējas tautsaimnieciskas nozīmes pakalpojumu sniegšanu, kā noteikts gan sākotnējā, gan jaunajā konvencijā ([179]). Tāpēc nevar atsaukties uz LESD 106. panta 2. punktā noteiktajiem saderības pamatojumiem.

(504) Tāpēc Komisija secina, ka *Siremar* un *SNS* piešķirtie atbrīvojumi no nodokļiem ir darbības atbalsts, ar ko tika samazinātas izmaksas, kuras *Siremar*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, un *SNS* citādi būtu jāsedz no saviem līdzekļiem, un tādējādi nav saderīgi ar iekšējo tirgu ([180]).

8.3.4. *Secinājums par atbalsta saderību*

(505) Pamatojoties uz iepriekš izklāstīto novērtējumu, Komisija konstatē, ka:

— kompensācija, kas piešķirta *Siremar*, un pietauvošanās prioritāte par pakalpojumu sniegšanu jūras maršrutos laikposmā no 2009. gada 1. janvāra līdz 2012. gada 1. augustam ir saderīgas ar iekšējo tirgu saskaņā ar LESD 106. pantu, 2011. gada VTNP nostādnēm un – attiecībā uz četriem maršrutiem, kas sagrupēti trīs paketēs, – arī 2005. gada VTNP lēmumu,

— glābšanas atbalsts *Siremar* tika nelikumīgi pagarināts laikposmā no 2011. gada 28. augusta līdz 2012. gada 18. septembrim (kad tas tika atmaksāts) un nav saderīgs ar iekšējo tirgu,

— *Siremar* atbrīvojums no netiešajiem nodokļiem par operācijām un darbībām, kas saistītas ar *Siremar* darbības filiāles nodošanu *SNS*, un atbrīvojums no uzņēmumu ienākuma nodokļa par ieņēmumiem no šīs nodošanas ir nesaderīgs darbības atbalsts *Siremar*,

([177]) Pat ja šis atbalsts tika piešķirts pirms 2014. gada Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu stāšanās spēkā, saskaņā ar minēto pamatnostādņu 139. punktu, izvērtējot atbalstu grūtībās nonākušiem VTNP sniedzējiem, kāds bija *Siremar*, Komisijai ir jāpiemēro 2014. gada Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu noteikumi neatkarīgi no datuma, kad atbalsts piešķirts. Kad Komisija saskaņā ar 2014. gada Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādnēm novērtē tāda atbalsta saderību, kas piešķirts grūtībās nonākušiem VTNP sniedzējiem pirms 2012. gada 31. janvāra, šādu atbalstu uzskata par saderīgu ar iekšējo tirgu, ja tas atbilst 2011. gada VTNP nostādņu noteikumiem, izņemot 9., 14., 19., 20., 24., 39. un 60. punktu.

([178]) Šajā summā bija iekļauti procenti, kas jāmaksā valstij, 11 367,51 EUR apmērā par laikposmu no 2011. gada 30. jūnija līdz 2011. gada 11. jūlijam.

([179]) *Ad abundantiam* – attiecībā uz atbalstu, kas piešķirts *Siremar* ar šiem atbrīvojumiem no nodokļiem, Komisija atzīmē, ka laikā, kad tiek pieņemts šis lēmums, *Siremar*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, vairs nesniedz VTNP un neveic citu saimniecisku darbību.

([180]) Lieta C-301/87 Francija/Komisija, ECLI:EU:C:1990:67, 41. punkts.

— tas, ka *SNS* samaksāja fiksētu maksu par *Siremar* darbības filiāles pirkuma līguma reģistrēšanu saskaņā ar 2010. gada likumu, nevis nodevu, kas parasti jāmaksā saskaņā ar valsts tiesību aktiem, ir nesaderīgs darbības atbalsts *SNS*.

8.4. **Atbilde uz *CdI* iesniegumiem**

(506) Kā aprakstīts iepriekš (sk. 6. iedaļu), *CdI* ir iesniedzis trīs iesniegumus Komisijai. Šie apsvērumi tika iesniegti pēc termiņa, līdz kurām ieinteresētās trešās personas varēja iesniegt piezīmes par 2011. un 2012. gada lēmumiem.

(507) Komisija attiecībā uz *CdI* iesniegumos izklāstītajiem argumentiem atzīmē:

— attiecībā uz sniegtajiem datiem par maršrutiem, kuros tas sniedza pakalpojumus laikposmā no 2012. gada 1. augusta līdz 2012. gada 31. decembrim, Komisija apstiprina, ka ir ņēmusi vērā šo informāciju savā novērtējumā,

— Attiecībā uz *Siremar* darbības filiāles pārdošanu, tostarp jautājumu, vai tā notika par tirgus cenu, Komisija atzīmē, ka laikā, kad tiek pieņemts šis lēmums, Itālijas iestādes un *CdI* jau ir atcēluši gan sākotnējo pārdošanas līgumu, gan jauno konvenciju, un šī konvencija apvienojumā ar *Siremar* darbības filiāli galu galā ir piešķirta *SNS*. Kā noteikts 295. apsvērumā, no loģikas viedokļa būtu neiespējami pabeigt izmeklēšanu par jaunās konvencijas apvienojumā ar *Siremar* darbības filiāli sākotnējo piešķiršanu *CdI* laikposmā no 2012. gada 1. augusta līdz 2016. gada 10. aprīlim. Tāpēc Komisija nekomentēs *CdI* ieguldījumu *Siremar* darbības filiāles privatizācijā,

— attiecībā uz vairākās *CdI* vēstulēs ietverto netiešo apgalvojumu, ka ar jauno konvenciju uzliktās sabiedrisko pakalpojumu saistības laikposmā no 2012. gada 1. augusta līdz 2016. gada 10. aprīlim ir patiesi VTNP, Komisija 351. apsvērumā ir secinājusi, ka šīs sabiedrisko pakalpojumu saistības, kas uzticētas *SNS*, apmierina patiesu lietotāju pieprasījumu, novērš reālu tirgus nepilnību, un tās var uzskatīt par vismazāk kaitējošo pieeju. Tomēr, tā kā Komisija atzīmē, ka jaunā konvencija starp Itāliju un *CdI* tika atcelta un sabiedrisko pakalpojumu saistības galu galā tika piešķirtas *SNS*, to pašu iepriekš minēto iemeslu dēļ nav iespējams atsevišķi novērtēt, vai sabiedrisko pakalpojumu saistības, kas uzliktas *CdI* saskaņā ar jauno konvenciju, ir patiess VTNP. Tāpēc Komisija nekomentēs *CdI* ieguldījumu šajā jautājumā,

— attiecībā uz pretgarantiju un kapitāla palielināšanu Komisija 408. un 413. apsvērumā ir secinājusi, ka šo pasākumu izmeklēšanai vairs nav pamata. Tāpēc Komisija nekomentēs *CdI* ieguldījumu šajos pasākumos,

— attiecībā uz saimniecisko pēctecību starp *Siremar*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, un *CdI* Komisija atzīmē, ka, tā kā *Siremar* darbības filiāle un jaunā konvencija galu galā tika piešķirta *SNS*, to pašu iepriekš minēto iemeslu dēļ nav vajadzības atsevišķi izvērtēt jebkādu iespējamu saimniecisko pēctecību starp *Siremar*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, un *CdI*. Gluži pretēji – Komisija 11. iedaļā novērtēs saimnieciskās pēctecības esību starp *Siremar*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, un *SNS* ([181]). Turklāt kā papildu argumentu Komisija atzīmē, ka *CdI* pašlaik tiek likvidēts un ir neaktīvs. Tādējādi izmeklēšanai šajā valsts atbalsta lietā par jebkādu tam piešķirtu atbalstu nebūtu pamata. Ņemot vērā šos apstākļus, Komisija uzskata, ka arī novērtējumam par iespējamu saimniecisko pēctecību starp *Siremar*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, un *CdI*, nebūtu pamata. Tāpēc Komisija nekomentēs *CdI* ieguldījumu saistībā ar saimniecisko pēctecību starp *Siremar*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, un *CdI*.

9. **SECINĀJUMS**

(508) Komisija konstatē, ka Itālija ir nelikumīgi īstenojusi dažus no novērtētajiem atbalsta pasākumiem, pārkāpjot LESD 108. panta 3. punktu. Pamatojoties uz iepriekš izklāstīto novērtējumu, Komisija ir nolēmusi, ka kompensācija par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu, kas piešķirta *Siremar* saskaņā ar sākotnējās konvencijas pagarinājumu, ir saderīga ar iekšējo tirgu atbilstoši LESD 106. pantam. Turklāt, tā kā pietauvošanās prioritāte ir cieši saistīta ar *Siremar* sniegtajiem VTNP, arī šis pasākums ir saderīgs ar iekšējo tirgu atbilstoši LESD 106. pantam. Attiecībā uz četriem no attiecīgajiem 20 sabiedrisko pakalpojumu maršrutiem Itālija bija atbrīvota no iepriekšējas paziņošanas pienākuma, kas paredzēts LESD 108. panta 3. punktā, jo kompensācija par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu un pietauvošanās prioritāte, kas piešķirta *Siremar* par pakalpojumu sniegšanu šajos četros maršrutos, bija saskaņā ar 2005. gada VTNP lēmumu.

([181]) Turklāt Komisija atzīmē, ka, tā kā darbības filiāle tika atgriezta *Siremar*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, un pēc tam piešķirta *SNS* apvienojumā ar jauno konvenciju, nav runas par iespējamu saimniecisko pēctecību starp *CdI* un *SNS*, kas konkursa procedūrā ir divas atšķirīgas puses.

(509) Tomēr glābšanas atbalsts *Siremar*, kas tika nelikumīgi pagarināts laikposmā no 2011. gada 28. augusta līdz 2012. gada 18. septembrim, nav saderīgs ar iekšējo tirgu. Visbeidzot, arī *Siremar* un *SNS* atbrīvojums no netiešajiem nodokļiem par operācijām un darbībām, kas saistītas ar *Siremar* darbības filiāles nodošanu, un atbrīvojums no uzņēmumu ienākuma nodokļa par *Siremar* ieņēmumiem no *Siremar* darbības filiāles pārdošanas ir darbības atbalsts *Siremar* un *SNS*, kas nav saderīgs ar iekšējo tirgu.

(510) Šis lēmums neattiecas vai neskar citus jautājumus, kas ietverti 2011. un 2012. gada lēmumos vai kuriem ieinteresētās personas pievērsušas Komisijas uzmanību saskaņā ar šiem lēmumiem uzsāktās izmeklēšanas gaitā.

10. **ATGŪŠANA**

(511) Saskaņā ar LESD un Savienības tiesu iedibināto judikatūru gadījumā, ja Komisija ir konstatējusi, ka atbalsts nav saderīgs ar iekšējo tirgu, tai ir tiesības lemt par to, ka attiecīgajai dalībvalstij šāds atbalsts ir jāmaina vai jāatceļ ([182]). Arī Savienības tiesas ir pastāvīgi lēmušas, ka dalībvalsts pienākums atcelt atbalstu, ko Komisija uzskata par nesaderīgu ar iekšējo tirgu, ir noteikts tādēļ, lai atjaunotu iepriekšējo stāvokli ([183]).

(512) Šajā saistībā Savienības tiesas ir noteikušas, ka minētais mērķis ir sasniegts, ja saņēmējs ir atmaksājis nelikumīgā atbalsta summas un tādējādi zaudējis priekšrocību, kas tam bijusi iekšējā tirgū attiecībā pret konkurentiem, un ir atjaunots stāvoklis, kāds bijis pirms atbalsta piešķiršanas ([184]).

(513) Ievērojot šo judikatūru, Padomes Regulas (ES) 2015/1589 ([185]) 16. panta 1. punktā ir noteikts, ka tad, "kad nelikumīga atbalsta gadījumos tiek pieņemti negatīvi lēmumi, Komisija izlemj, ka attiecīgā dalībvalsts veic visus vajadzīgos pasākumus, lai atgūtu atbalstu no saņēmēja".

(514) Tādējādi, ņemot vērā to, ka attiecīgie pasākumi tika īstenoti, pārkāpjot LESD 108. panta 3. punktu, un ir uzskatāmi par nelikumīgu un nesaderīgu atbalstu, tos atgūst, lai atjaunotu stāvokli, kāds pastāvēja iekšējā tirgū pirms šo pasākumu piešķiršanas. Atgūšana attiecas uz laikposmu no dienas, kad atbalsts nodots saņēmēja rīcībā, līdz tā faktiskai atgūšanai. Atgūstamajā summā iekļauj procentus līdz faktiskai atgūšanai.

(515) Šajā gadījumā atbalsta saņēmējs – *Siremar*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, – jau ir maksātnespējas procesā. Tāpēc faktisku atgūšanu var panākt, prasījumu par atgūstamo atbalstu reģistrējot saistību sarakstā ([186]). Šādā gadījumā pēc prasījuma reģistrācijas jānotiek i) pilnas summas atgūšanai vai, ja to nevar panākt, ii) uzņēmuma likvidācijai un tā darbības galīgai izbeigšanai.

(516) Nesaderīgais valsts atbalsts, kas minēts 505. apsvērumā un piešķirts *Siremar*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, un *SNS*, jāatmaksā Itālijai, ciktāl tas ir izmaksāts. Konkrētāk, atgūstamo atbalstu nosaka šādi:

a) glābšanas atbalsta pamatsumma, t. i., 15 121 838,33 EUR, kam pieskaitīti atgūšanas procenti, kuri uzkrāti no dienas, kad izmaksātas abas aizdevuma daļas, un no dienas, kad *BIIS* pieprasīja valsts garantiju (t. i., no 2011. gada 28. februāra pirmajai daļai 12 000 000 EUR apmērā, no 2011. gada 23. marta otrajai daļai 3 000 000 EUR apmērā un no 2011. gada 11. jūlija par summu 121 838,33 EUR), līdz pilnīgai atgūšanai. Komisija ņem vērā to, ka *Siremar*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, jau ir atmaksājis atbalsta pamatsummu un daļu no atgūšanas procentiem;

b) ciktāl netiešos nodokļus par operācijām un darbībām, kas saistītas ar *Siremar* darbības filiāles nodošanu, maksā pārdevējs (t. i., *Siremar*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru), atbalsta pamatsumma ir vienāda ar nodokļiem, kas parasti maksājami par šāda veida darījumu. Itālija arī aprēķina starpību starp fiksēto maksu, ko samaksājis *SNS* par *Siremar* darbības filiāles iegādes līguma reģistrēšanu saskaņā ar 2010. gada likumu, un

([182]) 1973. gada 12. jūlija spriedums Komisija/Vācija C-70/72, EU:C:1973:87, 13. punkts.
([183]) 1990. gada 21. marta spriedums Beļģija/Komisija C-142/87, EU:C:1990:125, 66. punkts.
([184]) 1999. gada 17. jūnija spriedums Beļģija/Komisija C-75/97, EU:C:1999:311, 64. un 65. punkts.
([185]) Padomes Regula (ES) 2015/1589 (2015. gada 13. jūlijs), ar ko nosaka sīki izstrādātus noteikumus Līguma par Eiropas Savienības darbību 108. panta piemērošanai (OV L 248, 24.9.2015., 9. lpp.).
([186]) Valsts atbalsta prasījuma rangu saistību sarakstā reglamentē valsts tiesību akti, tomēr šim rangam ir jāatbilst efektivitātes un līdzvērtības principiem. Sk. 64. punktu Komisijas paziņojumā par nelikumīga un nesaderīga valsts atbalsta atgūšanu, OV C 247 23.7.2019., 1. lpp.. Jebkurā gadījumā valsts atbalsta prasījuma rangs nevar būt zemāks kā parastiem nenodrošinātiem prasījumiem. Līdz ar valsts atbalsta prasījuma galīgo reģistrāciju arī tiek izbeigta papildu atgūšanas procentu uzkrāšana.

maksu, kas parasti jāmaksā saskaņā ar valsts tiesību aktiem. […] Itālija arī iesniedz sarakstu ar visiem dokumentiem, par kuriem faktiski tika piešķirts atbrīvojums no nodokļiem, un aprēķina starpību starp nodokļiem, kas parasti būtu jāmaksā *Siremar* un *SNS*, un faktiski samaksātajiem nodokļiem. Šīm summām pieskaita atgūšanas procentus, kas uzkrāti no to oficiālo dokumentu dienas, attiecībā uz kuriem piešķirts atbrīvojums nodokļiem, līdz pilnīgai atgūšanai.

(517) Turklāt Itālija neatbrīvo ieņēmumus no *Siremar* darbības filiāles pārdošanas no uzņēmumu ienākuma nodokļa, kurš jāmaksā *Siremar*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru.

11. **SAIMNIECISKĀ PĒCTECĪBA**

(518) Ja uzņēmums, kas ir nelikumīga un nesaderīga valsts atbalsta saņēmējs, ir pārdots vai nodots, pienākumu atmaksāt var attiecināt arī uz citiem uzņēmumiem, kuriem nodotas saņēmēja kapitāldaļas vai darījumdarbība ([187]). Kapitāldaļu pārdošanas darījuma gadījumā, ja saņēmējs joprojām pastāv un darbojas tirgū un ir mainījušies tikai tā īpašnieki, pienākums atmaksāt atbalstu joprojām ir saņēmējam. Aktīvu pārdošanas darījuma gadījumā, ja cits uzņēmums turpina darījumdarbību ar dažiem vai visiem sākotnējā saņēmēja aktīviem, šo citu uzņēmumu uzskata par valsts atbalsta saņēmēju, pastāvot nosacījumam, ka nodošanas vai pārdošanas struktūra liek secināt, ka starp abiem uzņēmumiem pastāv saimnieciskā pēctecība.

(519) Turpretī gadījumā, ja var pierādīt, ka neatkarīgi no dažu vai visu aktīvu nodošanas labuma guvējs no nelikumīgā atbalsta joprojām ir sākotnējais saņēmējs un uzņēmums, kas veicis iegādi, būtībā veic atšķirīgu darbību, atmaksas pienākums joprojām ir sākotnējam atbalsta saņēmējam. Saskaņā ar judikatūru, lai novērtētu, vai pastāv saimnieciskā pēctecība, var ņemt vērā šādus faktorus: nodošanas tvērums (aktīvi un saistības, darbaspēka pēctecība, grupētie aktīvi), transfertcena, uzņēmuma, kas pārņem īpašumtiesības, un sākotnējā uzņēmuma īpašnieku identitāte, brīdis, kad notiek īpašuma tiesību nodošana (pēc izmeklēšanas uzsākšanas, procedūras uzsākšanas vai pēc galīgā lēmuma) un darījuma ekonomiskais pamatojums ([188]).

(520) Saskaņā ar to pašu judikatūru iepriekš minētos faktorus dažādā apmērā var ņemt vērā atbilstoši konkrētā gadījuma specifiskajām iezīmēm. No tā izriet, ka Komisijai nav jāņem vērā visi minētie faktori, kā to apliecina vārdkopas "*var tikt ņemti vērā*" ([189]) lietojums, un ka starp šiem faktoriem nav hierarhijas. Konkrētāk – šajā gadījumā Komisija uzskata, ka saimnieciskās pēctecības novērtējumā būtu jāņem vērā starp *Siremar*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, un *SNS* noslēgtā darījuma īpašais raksturs, proti, publiska uzņēmuma privatizācija, rīkojot konkursa procedūru par sabiedrisko pakalpojumu līguma noslēgšanu uz divpadsmit gadiem apvienojumā ar aktīviem, kas nepieciešami minētajā līgumā noteikto VTNP sniegšanai. Līdz šim *Siremar*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, turpina pastāvēt kā atsevišķa vienība, taču neveic nekādu darījumdarbību, un uz to aizvien attiecas bankrota procedūra, kuras galvenais mērķis ir veikt atmaksu kreditoriem un pabeigt likvidāciju.

(521) Lai nolemtu, vai pastāv saimnieciskā pēctecība starp *Siremar*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, un *SNS*, un attiecīgi noteiktu, vai arī *SNS* būtu jāuzliek atbildība par nesaderīgā atbalsta, kas piešķirts *Siremar*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, atmaksu, Komisija piemēroja iepriekš minētos rādītājus šā gadījuma konkrētajiem apstākļiem.

11.1. **Nodošanas tvērums**

(522) Šis rādītājs attiecas uz esošo aktīvu un saistību, tostarp līgumattiecību ar darbiniekiem un piegādātājiem, nodošanas no *Siremar* (kam vēlāk piemēroja ārkārtas administratīvo procedūru) *SNS* apmēru. No vienas puses, būtu jānorāda, ka esošās saistības netika nodotas – tās pilnībā palika *Siremar*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, rīcībā un joprojām ir tā rīcībā šā lēmuma pieņemšanas brīdī. Nodošanā tika pilnībā norakstīti jebkādi prasījumi saistībā ar nododamajiem aktīviem, piemēram, hipotēkas, atsavinājumi un prioritātes prasījumi.

(523) Turklāt attiecībā uz aktīviem Komisija vispirms atzīmē, ka pirms *Siremar* darbības filiāles pārdošanas procedūras notika neveiksmīgs visa *Tirrenia di Navigazione* privatizācijas mēģinājums, ieskaitot visus tā aktīvus un saistības, tostarp tā meitasuzņēmumu *Siremar*. Otrajā *Siremar* darbības filiāles privatizācijas mēģinājumā, kas bija veiksmīgs,

([187]) Lieta C-303/88 Itālija/Komisija, ECLI:EU:C:1991:136.
([188]) Lieta T-121/15 *Fortischem a.s.*/Komisija, ECLI:EU:T:2019:684, 208. punkts.
([189]) Lieta T-123/09 *Ryanair*/Komisija, ECLI:EU:T:2012:164, 156. punkts.

bija iesaistīts *Siremar* zīmols ([190]), aktīvi, ko uzskatīja par nepieciešamiem *Siremar* uzlikto sabiedrisko pakalpojumu saistību un līgumattiecību ar piegādātājiem izpildei, ar atšķirīgu un šaurāku (piemēram, par aptuveni 45 % no kuģu skaita viedokļa) tvērumu nekā pirmajā mēģinājumā. Aktīvi, kas pieder *Siremar*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, un kuri netika uzskatīti par nepieciešamiem sabiedrisko pakalpojumu saistību izpildei, tika pārdoti atsevišķi dažādos nesaistītos konkursos, tostarp ātrgaitas kuģis *Guizzo*.

(524) Visbeidzot, Komisija arī atzīmē, ka attiecībā uz darbaspēku nenotika darba līgumu nodošana no *Siremar*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, *SNS*. Saskaņā ar Itālijas Civilkodeksa 2112. pantu darījumdarbības nodošanas gadījumā spēkā esošie darba līgumi tiek turpināti ar pircēju, un katrs darbinieks saglabā visas izrietošās tiesības. Tomēr saskaņā ar Dekrētlikumu 270/1999 šis parastais režīms nav piemērojams attiecībā uz tāda uzņēmuma filiāles nodošanu, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru un kas sniedz būtiskus sabiedriskus pakalpojumus. Gluži pretēji – jaunajam īpašniekam ir pienākums pārņemt personālu, kas nepieciešams pakalpojumu sniegšanai, un atturēties no kolektīvas atlaišanas divus gadus (sk. 195. apsvērumu). Komisija atzīmē, ka, lai gan vispārējais noteikums būtu paredzējis nepārprotamu darbaspēka pēctecību starp *Siremar*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, un *SNS* ar *CdI* starpniecību, šis izņēmums būtībā ļāva *Siremar*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, izbeigt visus līgumus ar tā darbiniekiem. Pēc tam *CdI* un vēlāk *SNS* piedāvāja jaunus līgumus darbiniekiem, kuri faktiski bija nodarbināti sabiedrisko pakalpojumu saistību izpildē.

(525) Pienākums saglabāt darbinieku skaitu bija noteikts ar vispārēju likumu, ko Itālijas iestādes nevarēja ignorēt pārdošanas procedūras izstrādē. Tomēr Komisija atzīmē, ka pat tad, ja šā juridiskā pienākuma nebūtu, kuģniecībā ir vajadzīgs obligāts minimālais darbinieku skaits kuģu ekspluatācijai ar ļoti specifisku prasmju kopumu, kā noteikts apkalpes komplektēšanas tabulās (sk. 210. apsvērumu). Šajā gadījumā pēc jaunās konvencijas slēgšanas tiesību saņemšanas *CdI* un vēlāk *SNS* īsā laikā būtu bijis jāpieņem darbā aptuveni 500 darbinieku, lai tas varētu izpildīt savas saistības. Tāpēc ir ļoti iespējams, ka laika taupības un darbā pieņemšanas izmaksu samazināšanas nolūkos *SNS* būtu pieņēmis darbā lielāko daļu *Siremar*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, darbinieku, pat ja tam nebūtu bijis pienākuma piedāvāt viņiem darba līgumus.

(526) Ņemot vērā šos apstākļus, Komisija secina, ka, lai gan pastāvēja *de facto* darbaspēka pēctecība, tā tika nodrošināta lietas faktisko apstākļu (t. i., nodošanas apjoms) un vispārīgi piemērojamo darba tiesību rezultātā. No otras puses, *SNS* tika nodoti gandrīz visi *Siremar*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, aktīvi un netika nodotas tā saistības. Kopumā attiecībā uz nodošanas tvērumu Komisija uzskata, ka ir pazīmes, kas liecina par saimniecisko pēctecību starp minētajiem uzņēmumiem.

11.2. **Transfertcena**

(527) Saskaņā ar iedibināto judikatūru arī aktīvu nodošana par cenu, kas ir zemāka par tirgus cenu, būtu rādītājs, kas pierāda saimniecisko pēctecību starp likvidēto uzņēmumu, kam jāatmaksā atbalsts valstij, un jaunizveidoto uzņēmumu. Šajā gadījumā Komisija atzīmē, ka aktīvi tika nodoti, rīkojot konkursa procedūru, kas bija pietiekami atklāta, pārredzama un nediskriminējoša, lai iegūtu tirgus cenu, kā aprakstīts 8.1.3.4. iedaļā. Nav pierādījumu, ka kopīgai aktīvu un sabiedrisko pakalpojumu līguma izsolīšanai bija negatīva ietekme uz konkursa rezultātu. Gluži pretēji – Itālija ir pierādījusi, ka gadījumā, ja būtu organizētas atsevišķas konkursa procedūras par dažiem no *Tirrenia* un *Siremar* pārējiem kuģiem, tos varētu pārdot tikai par lūžņu vērtību. Patiešām, kā bija noteikts *Ecorys* ziņojumā, pircējam noteiktie nosacījumi, piemēram, prasība saglabāt darbinieku skaitu divus gadus, nesamazināja cenu (sk. 121. apsvērumu). Turklāt cena, ko galu galā samaksāja *SNS*, t. i., 55,1 miljons EUR, bija augstāka nekā *Banca Profilo* neatkarīgā eksperta novērtējumā noteiktā minimālā cena, t. i., 55 miljoni EUR, un *SNS* ir jāmaksā gada procenti 1,5 % apmērā par diviem atliktajiem maksājumiem – katrs 9 miljonu EUR apmērā. Turklāt, kā norādīts 122. apsvērumā, laikā, kad darbības filiāle tika nodota *SNS*, otrajā *Ecorys* ziņojumā saskaņā ar pašu kapitāla novērtēšanas metodi tirgus vērtība tika lēsta daudz zemāka – 39,9 miljonu EUR apmērā. Visbeidzot, Komisija atzīmē, ka daudzie aicinājumi uzlabot piedāvājumus konkursa procedūras laikā (sk. 79.–100. apsvērumu) skaidri parāda, ka pastāvēja konkurences dinamika starp *CdI* un *SNS*, un pat tad, ja galu galā *CdI* tika izslēgts no procedūras laikā, kad pirmo reizi tika formulēts veiksmīgais *SNS* piedāvājums, *CdI* vēl bija aktīvs konkursa procedūras pretendents. Saskaņā ar iedibināto judikatūru gadījumā, ja valsts iestāde pārdod uzņēmumu atklātā,

([190]) Tomēr, kā izklāstīts 41. zemsvītras piezīmē, pašlaik *SNS* piedāvā savus pakalpojumus tikai kā *Caronte & Tourist* vai kā *Liberty Lines*, nevis atsevišķi (sk., piemēram, *Siremar* tīmekļa vietni http://siremar.it/, kur apmeklētājs nekavējoties tiek novirzīts tieši uz vienu no abu uzņēmumu tīmekļa vietnēm).

pārredzamā un beznosacījumu konkursā, var pieņemt, ka tirgus cena atbilst visaugstākajam saistošajam un ticamajam saņemtajam piedāvājumam. Turklāt saskaņā ar judikatūru pat šā konkursa nelikumīgie nosacījumi nevarēja apšaubīt šo konstatējumu, ja minētie nosacījumi nepazemināja minētā piedāvājuma summu ([191]).

(528) Ņemot vērā iepriekš izklāstīto, Komisija secina, ka nodošanas apstākļi izslēdz jebkādas ekonomiskas priekšrocības, ko saņēma *Siremar*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, nodošanu *SNS*. Attiecīgi transfertcenu šajā gadījumā nevar uzskatīt par saimnieciskās pēctecības rādītāju.

11.3. **Īpašnieku identitāte**

(529) Ja aktīvu nodošana notiek starp divām saistītām vienībām, tas liecina, ka nodošanas nolūks var būt arī apiet pienākumu atmaksāt atbalstu, kas ar Komisijas lēmumu atzīts par nelikumīgu un nesaderīgu. Komisija atzīmē, ka šajā gadījumā starp *Siremar*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, un *SNS* nebija un nav nekāda veida saistības. *Siremar*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, bija publisks uzņēmums, kas galu galā pilnībā piederēja Ekonomikas ministrijai (sk. 22. apsvērumu). *SNS* ir privāts uzņēmums, kurā 50 % pieder *Ustica Lines S.p.A.* un 50 % *Caronte & Tourist S.p.A.* Tāpēc Komisija atzīmē, ka *Siremar*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, nevarēja īstenot kontroli pār *SNS* vai otrādi.

(530) Ņemot vērā iepriekš minēto, Komisija secina, ka arī akcionāru identitātes kritērijs liecina, ka šajā gadījumā nepastāv saimnieciskā pēctecība.

11.4. **Nodošanas laiks**

(531) Ja aktīvu nodošana notiek pēc tam, kad ir pieņemts Komisijas lēmums, kurā paustas šaubas par jau piešķirta atbalsta saderību, tā ir vēl viena liecība, ka šāda nodošana var būt veikta, lai apietu atgūšanas rīkojumu. Šajā gadījumā Komisija atzīmē, ka uzaicinājums paust ieinteresētību tika publicēts 2010. gada 4. oktobrī, savukārt *SNS* iesniedza savu saistošo piedāvājumu 2011. gada 23. maijā. Komisija pieņēma lēmumu sākt formālu izmeklēšanu, cita starpā par *Siremar* filiāles privatizāciju, vairākus mēnešus vēlāk – 2011. gada 5. oktobrī. Pēc tam – 2011. gada 20. oktobrī – *CdI* parakstīja pārdošanas līgumu, pamatojoties uz savu pēdējo piedāvājumu, ko tas iesniedza 2011. gada 13. oktobrī. Nodošana tika pabeigta tikai 2012. gada 30. jūlijā, jo juridiski tika apstrīdēta darbības filiāles un jaunās konvencijas piešķiršana *CdI*. Pēc tam – 2012. gada 7. novembrī – Komisija paplašināja formālo izmeklēšanu, cita starpā to attiecinot arī uz jauno konvenciju, ko parakstīja *CdI*. Galu galā darbības filiāle tika piešķirta *SNS* 2016. gada aprīlī pēc tiesvedības, kas aprakstīta 2.3.3.2. iedaļā.

(532) Ņemot vērā šos apstākļus, Komisija uzskata, ka pat tad, ja nodošana *SNS* notika pēc 2011. un 2012. gada lēmumiem, kad *SNS* izstrādāja un iesniedza savu saistošo piedāvājumu, t. i., 2011. gada maijā, ne *SNS*, ne *Siremar*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, nevarēja zināt, ka pēc dažiem mēnešiem Komisija sāks formālu izmeklēšanu. Šķiet maz ticams, ka kāda no pusēm jau būtu varējusi zināt 2011. un 2012. gada lēmumu saturu, novērtēt ar tiem saistītos riskus un izlemt nodot aktīvus, lai atceltu jebkāda nolūka izmeklēšanu.

(533) Turklāt Komisija atzīmē, ka Itālija bija informējusi Komisiju par nolūku pārdot *Siremar* darbības filiāli apvienojumā ar jauno konvenciju jau pietiekamu laiku iepriekš saistībā ar apspriedēm, kas notika ar Komisiju par Jūras kabotāžas regulas īstenošanu (sk. arī 2.4. iedaļu). Turklāt Itālija juridiskās noteiktības apsvērumu dēļ arī paziņoja jaunās konvencijas projektu (sk. 9. apsvērumu). Tā ir vēl viena norāde, ka Itālija nebija iecerējusi apiet jebkādu turpmāku atgūšanas rīkojumu, organizējot darbības filiāles nodošanu un uzticot jauno konvenciju tādā veidā, kā aprakstīts un novērtēts 8.1.3. iedaļā.

(534) Ņemot vērā iepriekš minēto, pat ja nodošana *SNS* notika pēc 2011. un 2012. gada lēmumu pieņemšanas, Komisija uzskata, ka, ņemot vērā iepriekš izklāstītos īpašos apstākļus, jo īpaši ilgstošo tiesvedību pret pirmo darbības filiāles piešķiršanu *CdI*, notikumu laiks liecina, ka šajā gadījumā nepastāv saimnieciskā pēctecība.

11.5. **Nodošanas ekonomiskais pamatojums**

(535) Šis rādītājs attiecas gan uz pušu nodomu veikt aktīvu nodošanu, gan uz nodošanas ekonomisko pamatojumu, ņemot vērā uzņēmuma, kas darbosies ar minētajiem aktīviem, turpmāko darījumdarbību. Šajā saistībā Komisija vispirms atzīmē, ka, no vienas puses, Itālijas iestāžu nolūks bija izpildīt pienākumu liberalizēt jūras transporta nozari, kā noteikts Jūras kabotāžas regulā, privatizējot galveno publisko uzņēmumu, proti, *Tirrenia* grupu, tostarp *Siremar*, un uzticot sabiedrisko pakalpojumu saistības uzņēmumam, kas pārņēma īpašumtiesības. Lai gan minētajā regulā tas nebija prasīts, šī aktīvu un kompensācijas par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu nodošana bija viena no Itālijai pieejamajām iespējām, lai īstenotu minēto liberalizāciju (sk. 136. apsvērumu), un šajos apstākļos tā bija

([191]) Sk. Tiesas 2013. gada 24. oktobra spriedumu *Land Burgenland*/Komisija, apvienotās lietas C-214/12 P, C-215/12 P un C-223/12 P, ECLI:EU:C:2013:682, 94.–96. punktu.

arī optimāla iespēja no aktīvu pārdošanas cenas viedokļa salīdzinājumā ar divu atsevišķu procedūru izmantošanu (sk. 393. apsvērumu). No otras puses, *SNS* nolūks bija sniegt pakalpojumus maršrutos, uz kuriem attiecas sabiedrisko pakalpojumu saistības, efektīvāk nekā *Siremar* (kam vēlāk piemēroja ārkārtas administratīvo procedūru) un tādējādi gūt peļņu.

(536) Darbības joma, t. i., jūras pakalpojumu sniegšana uz noteiktām Sicīlijas salām un starp tām saskaņā ar īpašām sabiedrisko pakalpojumu saistībām attiecībā uz reisu biežumu, tarifiem un kuģu raksturlielumiem, būtībā paliek nemainīga.

(537) Attiecībā uz uzņēmuma turpmāko darījumdarbību Komisija atzīmē, ka, lai gan ir tiesa, ka *SNS* piedāvā tādus pašus vai ļoti līdzīgus maršrutus un reisu biežumu kā *Siremar*, tās ir loģiskas sekas, kas izriet no pastāvīgās vajadzības nodrošināt patiesus vispārējas tautsaimnieciskas nozīmes pakalpojumus, kā noteikts jaunajā konvencijā. Citiem vārdiem sakot, sabiedrisko pakalpojumu nepārtrauktība nebūtu jājauc un jāapvieno ar saimniecisko pēctecību atbilstoši valsts atbalsta noteikumiem. Patiešām, Komisija uzskata, ka Itālija nebūtu varējusi patvaļīgi mainīt *SNS* sniegto sabiedrisko pakalpojumu tvērumu, nepārkāpjot jaunās konvencijas mērķi, proti, i) nodrošināt teritoriālo nepārtrauktību starp kontinentālo daļu un salām un ii) veicināt attiecīgo salu ekonomisko attīstību.

(538) Turklāt Komisija atzīmē, ka nosacījumi attiecībā uz *SNS* sabiedrisko pakalpojumu saistību ikdienas izpildi atšķiras no tiem, kas bija spēkā līdz 2009. gadam ieskaitot. Kompensācijas summa ir noteikta ar citu mehānismu, kas paredz, ka uzņēmumam ir jādarbojas efektīvāk. Turklāt, tā kā nav garantijas par pilnu izmaksu segšanu un nominālās kompensācijas summa tiek noteikta uz vairākiem gadiem (t. i., reālā izteiksmē tā samazinās), *SNS* nebija citas izvēles kā vien pārveidot darījumdarbības stratēģiju, ko ievēroja *Siremar*. *Siremar* visā savā ilgajā pastāvēšanas vēsturē *Tirrenia* grupas sastāvā vienmēr un konsekventi sniedza sabiedriskos pakalpojumus bez jebkādas stratēģijas ilgtspējīgas rentabilitātes panākšanai, savukārt *Siremar*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, mērķis bija vienkārši pienācīgā kārtā likvidēt uzņēmumu, vienlaikus nodrošinot sabiedrisko pakalpojumu nepārtrauktību līdz īpašumtiesību nodošanai *CdI* un vēlāk *SNS* pēc konkursa procedūras.

(539) Patiešām, Komisija atzīmē, ka *SNS* pirmajā darījumdarbības plānā, kas aptver laikposmu no 2011. līdz 2022. gadam un tika izstrādāts 2011. gada maijā, bija paredzēts palielināt flotes efektivitāti uzturēšanas, apdrošināšanas un degvielas izmaksu ziņā; uzlabot pārdošanu tiešsaistē; samazināt darbaspēka izmaksas, izmantojot jaunus darba līgumus; un samazināt izmaksas, slēdzot jaunus līgumus ar piegādātājiem. Otrajā darījumdarbības plānā, kas aptver laikposmu no 2016. līdz 2027. gadam un tika izstrādāts 2016. gada februārī, *SNS* atjaunināja savas finanšu prognozes un pieņēmumus, pamatojoties uz *CdI* datiem, mainīja noteiktu kuģu sadalījumu dažādos maršrutos, jo īpaši saistībā ar pakalpojumiem, kas paredzēti vienīgi pasažieriem, un mainīja noteiktus pieņēmumus par personāla izmaksām un amortizāciju ([192]). Visbeidzot, kopš 2016. gada 1. septembra *SNS* faktiski sadalīja savu darījumdarbību prāmja pakalpojumos un vienīgi pasažieriem paredzētos pakalpojumos, piešķirot tos attiecīgi *Caronte & Tourist* un *Liberty Lines* un proporcionāli nododot tiem savus aktīvus. Komisija atzīmē, ka tā ir galvenā *SNS* un *Siremar*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, atšķirība, sniedzot sabiedriskos pakalpojumus.

(540) Tādējādi *SNS*, pamatojoties uz savu darījumdarbības stratēģiju, izpildīja savas sabiedrisko pakalpojumu saistības citos darbības apstākļos nekā *Siremar*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru. Patiešām, Itālijas iestādes nepieprasīja, lai *SNS* ievēro kādu konkrētu darījumdarbības modeli vai uztur konkrētu darbību tvērumu, izņemot tās, kas noteiktas jaunajā konvencijā, vai pārņem konkrētus aktīvus vai darbiniekus, kas nav cieši saistīti ar sabiedrisko pakalpojumu saistību īstenošanu, kā definēts jaunajā konvencijā. Šajā ziņā *SNS* varēja (un joprojām var) brīvi mainīt darījumdarbības veidu pēc saviem ieskatiem.

(541) Ņemot vērā šos apstākļus, Komisija atzīmē, ka, lai gan sabiedrisko pakalpojumu saistības pašas par sevi no maršrutu un biežuma viedokļa ir nenovēršami līdzīgas, jo tās ir paredzētas, lai apmierinātu līdzīgas vajadzības pēc sabiedriskajiem pakalpojumiem, to izpildes nosacījumi un pamatā esošā darījumdarbības stratēģija ir atšķirīgi. Patiešām, šīs īstenotās darbības *de facto* līdzības iemesls bija ļoti specifiskie lietas apstākļi, un to mazināja atšķirīgie finansiālie ierobežojumi, kas piemērojami *SNS* darbībām. Kopumā attiecībā uz darījuma ekonomisko pamatojumu Komisija uzskata, ka ir dažas pazīmes, kas liecina par saimniecisko pēctecību šajā gadījumā.

11.6. **Secinājums par saimniecisko pēctecību starp *Siremar*, kam piemēro ārkārtas administratīvo procedūru, un *SNS***

(542) Pamatojoties uz iepriekš izklāstīto, Komisija atzīmē, ka transfertcena, tās laiks un īpašnieku identitāte neliecina par saimniecisko pēctecību. Pat ja darījuma tvērums un tā ekonomiskais pamatojums ietver dažus elementus, kas liecina, ka varētu pastāvēt saimnieciskā pēctecība, attiecībā uz minētajiem kritērijiem Komisija atzīmē, ka jebkura potenciālās pēctecības

([192]) 2016.–2027. gada darījumdarbības plānā nebija norādīts reisu biežums maršrutos (sk. 123. apsvērumu). Tajā nebija norādīti arī galvenie darījumdarbības plāna stratēģiskie "stimuli", kas tika iekļauti 2011.–2022. gada plānā: jauni darba līgumi visam personālam, tirdzniecība internetā, degvielas ekonomija, darbības efektivitāte.

elementa motivācija ir šā darījuma ļoti specifiskie apstākļi, t. i., aktīvu nodošanas un sabiedrisko pakalpojumu līguma apvienošana vienā procedūrā, darījuma apjoms un vispārīgi piemērojamās darba tiesības. Jo īpaši nav norāžu, kas liecinātu par atgūšanas pienākuma apiešanu. Ņemot vērā šos apstākļus, Komisija secina, ka kopumā nepastāv saimnieciskā pēctecība starp *Siremar* un *SNS*. Tas arī nozīmē, ka pienākums atmaksāt nelikumīgo un nesaderīgo valsts atbalstu, kas piešķirts *Siremar*, nav attiecināms uz *SNS*,

IR PIEŅĒMUSI ŠO LĒMUMU.

1. pants

1. Kompensācija, kas piešķirta *Siremar*, un pietauvošanās prioritāte, kas piešķirta par jūras pakalpojumu sniegšanu saskaņā ar sākotnējo konvenciju, kura pagarināta laikposmā no 2009. gada 1. janvāra līdz 2012. gada 30. jūlijam, ir valsts atbalsts LESD 107. panta 1. punkta nozīmē. Izņemot valsts atbalstu, kas piešķirts pakalpojumu sniegšanai maršrutos D1 (Trapāni–Pantellērija), D4 (Porto Empedokle–Linosa–Lampedūza), D5 (Palermo–Ustika), ALD/1 (Palermo–Ustika), Itālija nelikumīgi īstenoja atbalstu, pārkāpjot LESD 108. panta 3. punktu.

2. Šā panta 1. punktā minētais atbalsts ir saderīgs ar iekšējo tirgu.

2. pants

1. Glābšanas atbalsta pagarināšana no 2011. gada 28. augusta līdz 2012. gada 18. septembrim ir atbalsts *Siremar* LESD 107. panta 1. punkta nozīmē. Šo valsts atbalstu Itālija īstenoja nelikumīgi, pārkāpjot LESD 108. panta 3. punktu.

2. Šā panta 1. punktā minētais atbalsts 15 121 838,33 EUR apmērā nav saderīgs ar iekšējo tirgu.

3. pants

1. Atbrīvojums no netiešajiem nodokļiem par *Siremar* darbības filiāles nodošanu *SNS* ir valsts atbalsts *Siremar* LESD 107. panta 1. punkta nozīmē. Šo valsts atbalstu Itālija īstenoja nelikumīgi, pārkāpjot LESD 108. panta 3. punktu.

2. Tas, ka *SNS* samaksāja fiksētu maksu par *Siremar* darbības filiāles pirkuma līguma reģistrēšanu saskaņā ar 2010. gada likumu, nevis nodevu, kas parasti jāmaksā saskaņā ar valsts tiesību aktiem, ir valsts atbalsts *SNS* LESD 107. panta 1. punkta nozīmē. Šo valsts atbalstu Itālija īstenoja nelikumīgi, pārkāpjot LESD 108. panta 3. punktu.

3. Atbrīvojums no uzņēmumu ienākuma nodokļa par ieņēmumiem no *Siremar* darbības filiāles pārdošanas *SNS* ir valsts atbalsts *Siremar* LESD 107. panta 1. punkta nozīmē. Šo valsts atbalstu Itālija īstenoja nelikumīgi, pārkāpjot LESD 108. panta 3. punktu.

4. Šā panta 1., 2. un 3. punktā minētais atbalsts nav saderīgs ar iekšējo tirgu.

5. Šā lēmuma pieņemšanas brīdī Itālija vēl nav izmaksājusi šā panta 3. punktā minēto atbalstu.

4. pants

1. Jaunās konvencijas piešķiršana par laikposmu no 2016. gada 11. aprīļa līdz 2028. gada 11. aprīlim apvienojumā ar *Siremar* darbības filiāli un pietauvošanās prioritāti *SNS* nav valsts atbalsts LESD 107. panta 1. punkta nozīmē.

2. Iespēja izmantot *Fondo Aree Sottoutilizzate* līdzekļus likviditātes vajadzību izpildei, kā noteikts 2010. gada likumā, nav valsts atbalsts LESD 107. panta 1. punkta nozīmē.

3. *Siremar* neizmantoja iespēju īslaicīgi izmantot finanšu resursus, kas jau bija atvēlēti flotes atjaunināšanai un modernizācijai, lai apmierinātu steidzamas likviditātes vajadzības, kā noteikts 2010. gada likumā. Tātad tas nav uzskatāms par valsts atbalstu *Siremar* LESD 107. panta 1. punkta nozīmē.

5. pants

1. Itālija atgūst 2. un 3. pantā minēto nesaderīgo atbalstu no tā saņēmējiem, ciktāl tas ir izmaksāts.

2. Atmaksājamām summām piemēro procentus par laikposmu, kas sākas dienā, kad summas nodotas atbalsta saņēmēja rīcībā, un beidzas to faktiskās atmaksāšanas dienā.

3. Procentus aprēķina pēc salikto procentu formulas saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 794/2004 V nodaļu un Regulu (EK) Nr. 271/2008, ar kuru groza Regulu (EK) Nr. 794/2004.

4. Pamatojoties uz tās rīcībā esošo informāciju, Komisija atzīst, ka saņēmējs jau ir atmaksājis 2. pantā minētā atbalsta pamatsummu un daļu atgūšanas procentu.

5. Itālija atceļ visus nesamaksātos atbalsta maksājumus, kas minēti 3. panta 2. punktā, no šā lēmuma pieņemšanas dienas.

6. pants

1. Lēmuma 5. pantā minētā atbalsta atgūšana ir tūlītēja un spēkā esoša.

2. Itālija nodrošina, ka šis lēmums tiek īstenots četru mēnešu laikā pēc tā paziņošanas.

7. pants

1. Divu mēnešu laikā pēc šā lēmuma paziņošanas Itālija iesniedz Komisijai šādu informāciju:

— no atbalsta saņēmējiem atgūstamo kopsummu (pamatsummu un atgūšanas procentus),

— šā lēmuma izpildes nodrošināšanas nolūkā veikto un plānoto pasākumu precīzu aprakstu,

— dokumentus, kas apliecina, ka atbalsta saņēmējiem ir pieprasīts atmaksāt atbalstu.

2. Itālija informē Komisiju par to valsts pasākumu norisi, kas ir pieņemti šā lēmuma īstenošanai, līdz 6. pantā minētā atbalsta atgūšana ir pabeigta. Pēc Komisijas vienkārša pieprasījuma tā nekavējoties iesniedz informāciju par veiktajiem un plānotajiem pasākumiem šā lēmuma izpildei. Tā arī iesniedz sīku informāciju par atbalsta un atmaksas procentu summām, kas jau ir atgūtas no atbalsta saņēmējiem.

8. pants

Šis lēmums ir adresēts Itālijas Republikai.

Komisija var publicēt atbalsta summu un atgūšanas procentu summu, kas atgūta, piemērojot šo lēmumu, neskarot Regulas (ES) 2015/1589 30. pantu.

Briselē, 2021. gada 17. jūnijā

Komisijas vārdā –
priekšsēdētājas izpildvietniece
Margrethe VESTAGER